

Anamarija Kurilj

**Utjecaj prometa na svakodnevni život starog stanovništva
poluotoka Pelješca**

Diplomski rad

Zagreb

2019

Anamarija Kurilj

**Utjecaj prometa na svakodnevni život starog stanovništva
poluotoka Pelješca**

Diplomski rad

predan na ocjenu Geografskom odsjeku
Prirodoslovno-matematičkog fakulteta Sveučilišta u Zagrebu
radi stjecanja akademskog zvanja
magistre geografije

**Zagreb
2019**

Ovaj je diplomski rad izrađen u sklopu diplomskog sveučilišnog studija *Geografija*; smjer:
Prostorno planiranje i regionalni razvoj na Geografskom odsjeku Prirodoslovno-
matematičkog fakulteta Sveučilišta u Zagrebu, pod vodstvom doc. dr. sc. Slavena
Gašparovića

Sveučilište u Zagrebu
 Prirodoslovno-matematički fakultet
 Geografski odsjek

Diplomski rad

Utjecaj prometa na svakodnevni život starog stanovništva poluotoka Pelješca

Anamarija Kurilj

Izvadak: Tema ovog rada odnosi se na utjecaj prometa na svakodnevni život starijih ljudi koji žive na poluotoku Pelješcu. Budući da ne postoje istraživanja temom slična ovoj koja obuhvaćaju prostor poluotoka Pelješca, ovaj je rad značajan jer istražuje potrebe i probleme tamošnjeg stanovništva s aspekta prometnog utjecaja. U radu se predlažu rješenja u svrhu olakšavanja svakodnevnog života tamošnjeg stanovništva. Cilj istraživanja je ustanoviti kako promet utječe na svakodnevni život starijih ljudi na poluotoku Pelješcu. Također, važno je utvrditi postoji li razlika između onih koji žive u većim naseljima i onim koji žive u manjim te koji su glavni problemi s kojima se susreću. Navedena su opća obilježja prometnog sustava na poluotoku te je prikazana dostupnost osnovnih usluga. Naposljetku je prikazano provedeno istraživanje. Metodologija istraživanja temeljila se na metodi anketiranja stanovništva koje je bilo voljno sudjelovati te metodi intervjua. Rezultati istraživanja pokazali su da promet ima veliku ulogu u svakodnevnom životu starih ljudi poluotoka Pelješca te da postoje određeni problemi s kojima se susreću. Glavni problem je neefikasnost javnog autobusnog prijevoza te se na tragu toga dao prijedlog rješenja izdvojenog problema. Važan aspekt rada je i podizanje svijesti o potrebama starih ljudi u zajednici.

60 stranica, 35 grafičkih priloga, 3 tablice, 17 bibliografskih referenci; izvornik na hrvatskom jeziku

Ključne riječi: promet, svakodnevni život, stariji ljudi, poluotok Pelješac, isključenost

Voditelj: doc. dr. sc. Slaven Gašparović

Povjerenstvo: doc. dr. sc. Slaven Gašparović
 izv. prof. dr. sc. Martina Jakovčić
 dr. sc. Ivan Šulc, poslijedoktorand

Tema prihvaćena: 10. 1. 2019.

Rad prihvaćen: 12. 9. 2019.

Rad je pohranjen u Središnjoj geografskoj knjižnici Prirodoslovno-matematičkog fakulteta Sveučilišta u Zagrebu, Marulićev trg 19, Zagreb, Hrvatska.

BASIC DOCUMENTATION CARD

University of Zagreb
Faculty of Science
Department of Geography

Master Thesis

The impact of transportation on everyday life of elderly people living on Pelješac Peninsula

Anamarija Kurilj

Abstract: The theme of this paper deals with the impact of transportation on the daily life of elderly people living on Pelješac Peninsula. Since there is no research on a topic like that, this paper is significant because it explores the needs and problems of the local population from the aspect of transportation impact. The paper proposes solutions to facilitate their daily lives. The aim of the study is to determine how transportation affects the daily life of the elderly on Pelješac. It is also important to determine if there is a difference between those who live in larger cities and those who live in smaller cities and what are the main problems they face. The paper outlines the general characteristics of the peninsula transport system and shows the availability of basic services, followed by a survey. The research methodology based on the survey of the population willing to participate and on the interview. The results of the research showed that transportation plays a big role in the daily life of the people of Pelješac Peninsula and that there are certain problems that they face. The main problem is the inefficiency of public bus transport, and a solution to this problem has been proposed. An important aspect of the work is to raise awareness of the needs of older people in the community.

60 pages, 35 figures, 3 tables, 17 references; original in Croatian

Keywords: transportation, everyday life, elderly, Pelješac peninsula, exclusion

Supervisor: Slaven Gašparović, PhD, Assistant Professor

Reviewers: Slaven Gašparović, PhD, Assistant Professor
Martina Jakovčić, PhD, Associate Professor
Ivan Šulc, PhD, Postdoctoral Researcher

Thesis title accepted: 10/01/2019

Thesis accepted: 12/09/2019

Thesis deposited in Central Geographic Library, Faculty of Science, University of Zagreb,
Marulićev trg 19, Zagreb, Croatia.

SADRŽAJ

1.	UVOD	1
1.1.	Predmet istraživanja	2
1.2.	Prostorni i vremenski obuhvat istraživanja	2
1.3.	Ciljevi i hipoteze istraživanja	2
1.4.	Metodologija istraživanja	4
1.5.	Dosadašnja istraživanja	5
2.	TEORIJSKI OKVIR ISTRAŽIVANJA	7
3.	ANALIZA PROMETNOG SUSTAVA PELJEŠCA	9
3.1.	Prometno – geografski položaj	9
3.2.	Faktori razvoja prometnog sustava Pelješca	10
3.3.	Cestovni promet	12
3.3.1.	Automobilski promet	13
3.3.2.	Javni autobusni promet	14
3.4.	Pomorski promet	15
4.	DEMOGRAFSKA ANALIZA	22
4.1.	Broj starih osoba po općinama	22
4.2.	Biološko stablo	24
5.	OPREMLJENOST USLUGAMA	25
6.	REZULTATI ISTRAŽIVANJA	27
6.1.	Opća obilježja ispitanika	28
6.2.	Stavovi o prometu na Pelješcu	30
6.3.	Utjecaj prometa na financije	34
6.4.	Utjecaj prometa na društveni život	37
6.5.	Utjecaj prometa na svakodnevne aktivnosti	39
6.6.	Najteže dostupne usluge	42
6.7.	Trajektni prijevoz	44

6.8. Najčešći oblik putovanja	48
7. RASPRAVA	55
8. BUDUĆE PROMJENE	57
8.1. Budući trendovi	57
8.2. Prijedlog rješenja	58
9. ZAKLJUČAK	59
9.1. Referiranje na hipoteze	59
9.2. Opći zaključci	60
LITERATURA	61
IZVORI.....	62

1. UVOD

Promet ima značajnu ulogu u našim životima. Omogućava nam što lakše i brže kretanje u prostoru. Ljudi svakodnevno koriste različite načine i oblike prijevoznih sredstava kako bi obavljali različite poslove nužne za život. U većim naseljima, poput gradova, postoji više vrsta prometa koje se međusobno isprepleću te je potreba za javnim prijevozom veća. U naseljima s manje stanovnika nema ni potrebe za velikom frekventnošću linija javnog gradskog prijevoza, pa ponegdje javni prijevoz izostaje u potpunosti. Mlađi ljudi se u takvim situacijama lakše snalaze, voze se s prijateljima, biciklom i sličnim oblicima prijevoza ili jednostavno pješače. Međutim, oni kojima nedostatak oblika prijevoznih sredstava predstavlja najveći problem ubrajaju se u staru dobnu skupinu. Oni su manje mobilni, ne mogu dugo pješачiti ili voziti bicikl te ukoliko žive u udaljenijim mjestima bez dobre povezanosti s većim centrima to značajno utječe na njihov život. Ne radi se samo o obavljanju svakodnevnih životnih aktivnosti, već i o socijalom aspektu. Nažalost, ljudi koji su prometno marginalizirani¹ mogu postati i socijalno isključeni, što u toj životnoj dobi izrazito nepovoljno utječe na mentalno zdravlje. Stari ljudi su usamljeniji, nemaju toliko obaveza i imaju dosta slobodnog vremena koje bi rado iskoristili na druženje s prijateljima i obitelji te obavljanje različitih poslova kako bi se i dalje osjećali korisno. Upravo u tome promet ima ključnu ulogu. Postojanje ili nepostojanje javnog gradskog prijevoza, njegova učestalost i sigurnost, posjedovanje automobila ili susjeda koji mogu učiniti uslugu je ono što određuje društveni život starijih ljudi u manjim sredinama. Stoga je važno ustanoviti koliko je kvalitetan njihov život te na koje se sve načine snalaze da bi obavljali svakodnevne aktivnosti u svrhu normalnog života. Osim toga, nužno je i poraditi na tome da se njihov život što više olakša obzirom da starijih osoba koje su prometno marginalizirane ima sve više, zbog napretka medicine ljudi danas žive dulje, ali u manjim sredinama, najčešće žive i sami. Stoga je važna potpora, pomoć i razumijevanje zajednice u kojoj žive.

¹ Prometna marginaliziranost može se u najširem smislu definirati kao situacija u kojoj osoba ne može putovati kada i kamo želi bez određenih poteškoća (Gašparović, 2016)

1.1. Predmet istraživanja

Predmet istraživanja ovog rada je utjecaj prometa na svakodnevni život starih ljudi² na poluotoku Pelješcu. Osim prirodno – geografskih karakteristika poluotoka postoje brojni čimbenici koji utječu na razvoj prometne mreže između naselja na Pelješcu. Dobra dostupnost pojedinih centara u pogledu funkcija koje imaju nužna je za stanovnike ovog kraja. Također, zbog sve negativnije demografske slike postoje naselja s pretežito starim stanovništvom koja su udaljena od većih centara te su slabije prometno povezana. Upravo stanovnicima takvih naselja promet predstavlja značajnu ulogu. Stoga ovaj rad proučava kako promet utječe na život se starog stanovništva te kako se dobra ili loša prometna povezanost odražava na njihov svakodnevni, posebice društveni život. Za ispitivanje zadovoljstva starih ljudi prometom na Pelješcu te za otkrivanje problema s kojima se svakodnevno susreću korištene su metode anketiranja i intervjuja. Ispitanici su u istraživanju sudjelovali putem ankete ili intervjuja, ovisno o odabiru istraživača.

1.2. Prostorni i vremenski obuhvat istraživanja

Istraživanje je provedeno u Dubrovačko – neretvanskoj županiji konkretnije na poluotoku Pelješcu. U prostorni obuhvat istraživanja ulazi čitav poluotok Pelješac, točnije četiri općine: Orebić, Trpanj, Janjina i Ston. Najviše je ispitanika iz Općine Orebić, obzirom da je ona brojem stanovnika i najveća. Na sl. 1. nalazi se kartografski prikaz prostornog obuhvata istraživanja. Istraživanje odnosno anektiranje i intervjuiranje je provedeno od 23. travnja do 12. svibnja 2019. godine.

1.3. Ciljevi i hipoteze istraživanja

Cilj ovog rada je istražiti kako promet odnosno različiti načini korištenja prometnih sredstava oblikuju i utječu na svakodnevni život starijih ljudi na poluotoku Pelješcu. Osim toga važno je i utvrditi postoji li razlika između onih koji žive u većim mjestima poput općinskih centara i onim koji žive u manjim, udaljenijim naseljima. Bitno je ustanoviti na koje prometne probleme svakodnevno nailazi staro stanovništvo te kako ih naposljetku riješiti.

² Stanovništvo se za očitovanje mladosti, zrelosti ili starosti se dijeli prema velikim dobnim skupinama: mlado stanovništvo 0-14, zrelo 15-64, staro 65 i više godina starosti (Nejašmić, 2005). U radu se upravo fokusira na posljednju, staru dobnu skupinu.

Hipoteze postavljene u radu na temelju ciljeva istraživanja su sljedeće:

H1: Promet negativno utječe na život starih ljudi na poluotoku Pelješcu.

H2: Promet negativno utječe na život stanovnika manjih, udaljenijih naselja u odnosu na one koji žive u većim mjestima, poput općinskih centara.³

H3: Javni prijevoz za staro stanovništvo na Pelješcu je neadekvatan.

H4: Probleme u dostupnosti osnovnim uslugama imaju više stanovnici manjih naselja, nego stanovnici općinskih centara.



Sl. 1. Prostorni obuhvat istraživanja

Izvor: DGU, 2013

³ Stanovnici većih mjesta su oni koji žive u općinskim centrima i imaju dostupno više usluga te su prometno bolje povezani. Stanovnici manjih mjesta žive daleko od općinskih centara pa bez obzira ukoliko se i nalaze blizu prometnicama to ne znači da su im usluge lako dostupne ni prometne veze s ostalim mjestima dobre. Oni su najviše prometno marginalizirani.

1.4. Metodologija istraživanja

Kao primarna faza u istraživanju proučena je dostupna domaća i strana literatura u svrhu uviđanja različitih pristupa istraživanja sličnoj temi. Svakako valja naglasiti da niti jedan predmet istraživanja tih radova ne odgovara u potpunosti temi ovog rada. Međutim, svaki od analiziranih radova jest pridonio na svoj način razumijevanju ove teme. Budući da samo analiza i sinteza dostupne literature nisu dovoljne, nužno je bilo provesti i vlastito istraživanje. U istraživanju su sudjelovali stanovnici svih općina na poluotoku Pelješcu, a istraživanje je provedeno metodom anketnog upitnika među starijim stanovnicima poluotoka Pelješca te je dopunjeno metodom polustrukturiranog intervjua.

Anketa je sastavljena od pet osnovnih pitanja te ovisno o odgovoru na posljednje pitanje, još dva dodatna. U pitanjima su ispitanici svoje mišljenje davali ocjenama na Likertovoj skali. Umjesto ocjena, riječima su upisani stupnjevi slaganja s tvrdnjama od *U potpunosti se slažem* do *Uopće se ne slažem*. Razlog tome je taj da starim ljudima bude razumljivije dok odgovaraju. Isto tako veličina slova te jednostavne rečenice prilagođene su staroj populaciji.

Intervju se sastojao od pet pitanja, ali budući da je bio polustrukturiran, ispitanici su slobodnije odgovarali na pitanja. U anketi je sudjelovalo 53 ispitanika, a u intervjuu 6. Svi podaci su prikupljeni samostalno od strane istraživača u što kraćem vremenskom periodu. Također, istraživanje nije obuhvaćalo navike u prometu tokom sezone, dakle, ljetnog dijela godine, već samo vansezonskih period. Razlog tome jest što ostatak godine puno duže traje te su prometni problemi zbog nedostatnih linija u javnom prijevozu, k tome veći. Dobiveni podaci su obrađeni u MS Excelu, a prikazani su i vizualizirani također pomoću MS Excel-a, ali i ArcMap 10.4. programa.

1.5. Dosadašnja istraživanja

Od dostupne literature na hrvatskom jeziku na ovu temu nije pronađen nijedan rad koji se može koristiti kao podloga za ovo istraživanje. Ujedno je ova tema slabije istražena među hrvatskim autorima. Međutim, na tragu teme ovog rada su Miranda, Pinto i Olmos (2014). U članku se govori o prometnoj segregaciji ljudi koji ne žive blizu centru grada. Istraživanje se provodilo u brazilskom gradu Salvador u kojem je zbog posljedica nagle urbanizacije mnogo ljudi ostalo prometno marginalizirano. Istraživanje je pokazalo da nedostatak učinkovitog javnog gradskog prijevoza itekako utječe na živote ljudi u tim područjima grada, pogoršavajući njihov socio-ekonomski status. Zbog velike udaljenosti do centra grada, nedostaju im osnovne funkcije poput medicinske skrbi. Djeca ne idu redovito u školu, mladi nalaze samo poslove koji su blizu kuće, bez mogućnosti napretka i bolje zarade. Umirovljenici se uglavnom ne kreću mnogo izvan vlastitog doma, što povećava njihovu društvenu depriviranost⁴. Autori zaključuju da je nužna suradnja između vlasti i mjesnih zajednica kako bi se osmislio efikasniji prometni sustav važan za živote mnogih ljudi ovog grada.

Autori knjige *Geographies of Transport and Ageing* više su se približili temi ovog rada. Oni su prikupili deset istraživanja na temu povezanosti starenja, mobilnosti i prometa. Pangbourne (2018) promatra promet i mobilnost kroz geografsku prizmu te zaključuje kako je važno osigurati fizičku i društvenu mobilnost populacije koja se sve manje može kretati. Sljedeći članak propituje utjecaj novih tehnologija na mobilnost starijih ljudi. Autori otvaraju pitanje jesu li za buduću što funkcionalniju mobilnost važniji automobili koji sami voze ili odgovarajuća opskrba udaljenijih naselja posebice zdravstvenom skrbi važnija (Curl, Musselwhite, 2018).

Philips i McGee (2018) navode da gradovi u budućnosti trebaju biti otvoreni i poticati nove oblike prijevoza, u svrhu mobilnosti i sudjelovanja u društvenom životu zajednice, posebice za one koji žive u udaljenijim mjestima. Ne dopustiti da određeni ljudi budu segregirani na osnovu prometnih pravaca, linija javnog gradskog prijevoza i slično. Stoga bi i prometno planiranje trebalo biti područje novih istraživanja, razvijanja novih modela i pristupa s naglaskom na veću

⁴ Društvena depriviranost - U psihologiji, pojam depriviranost označuje uskraćivanje nečega za čime postoji potreba (npr. hrane, spavanja, podražaja iz okoline, socijalnih kontakata). Društvena ili socijalna depriviranost se odnosi na sprječavanje kontakta s drugim ljudima, može negativno djelovati na psihičko zdravlje pojedinca (Enciklopedija.hr, 2019)

potrebu jednakosti u društvu, tolerancije i povjerenja. Minton i Clark (2018) govore o razlikama prema društvenim skupinama, dobi i spolu što se pokretljivosti u prometu tiče. Navode kako su u današnje vrijeme razlike u posjedovanju automobila značajno smanjenje te da su muškarci i žene podjednako vlasnici nekog prijevoznog sredstva. U prošlosti su to većinom bili muškarci pa tako danas starije žene većinom nemaju vozačku dozvolu. Ukoliko žive u udaljenim mjestima i nemaju nikoga tko im može pomoći u obavljanju svakodnevnih poslova, oni za njih postaju velika prepreka u životu. Ujedno takva situacija pridonosi prometno isključenim ljudima veću marginaliziranost i lošije zdravstveno stanje u poodmakloj životnoj dobi. U zaključku članka navode se moderna rješenja ovakvih problema. Autori smatraju da neposjedovanje automobila nije nužno prepreka mobilnosti. Danas se sve više koriste oblici prijevoza putem zajedničkog korištenja automobila poput vožnje sa susjedima ili strancima kao što su blablacar ili carpooling.com. U tome veliku ulogu ima i nova tehnologija preko koje ljudi mogu lakše dogovoriti prijevoz ili ga ponuditi drugima. Nadalje, u članku se navode primjeri sve češćeg korištenja bicikla od strane starijih ljudi (Minton, Clark, 2018). Ukoliko udaljenosti do centra naselja nisu prevelike i korištenje bicikla je sigurno, može olakšati svakodnevne obaveze starijim ljudima te im pomoći u održavanju zdravlja putem fizičke aktivnosti. Na tragu prethodnog istraživanja nastavlja se sljedeće poglavlje. Ovo istraživanje uzima u obzir korištenje električnih bicikala od strane starijih ljudi te njihove pozitivne strane, potencijal, ali i opasnosti. U radu se ističe pozitivna inicijativa upoznavanja starije populacije s ovim oblikom prijevoza budući da se tako mogu aktivno kretati u zajednici te fizička aktivnost ima dobar utjecaj na zdravlje. Međutim, najveća prepreka kod korištenja e-bicikala jest upravo sigurnost. Pod pojmom sigurnosti u ovom kontekstu ulazi kvaliteta i uopće postojanje biciklističkih staza (odvojenost od kolnika, rasvjeta, nagib staze i slično) zatim općenito mogućnost bicikliranja starijih osoba zbog zdravstvenog stanja (različite ozljede i bolesti koje utječu na koordinaciju i mobilnost). Autori zaključuju da korištenje bicikala može imati brojne pozitivne značajke, međutim da je nužno provesti još istraživanja s naglaskom na sigurnost njihovog korištenja te kako taj oblik prijevoza što bolje prilagoditi starijoj populaciji da od toga mogu imati korist uz minimum rizika od ozljeda (Van Cauwenberg, Deforche, 2018).

U posljednjem dijelu knjige nalazi se istraživanje u kojem se pokušava predvidjeti kako će stariji ljudi doživjeti buduće promjene u prometnom sustavu. Važno je napomenuti da tehnologija napreduje, prometno planiranje se sve više razvija kao i mogućnosti korištenja različitih prijevoznih sredstava, međutim svaka osoba je individua sama za sebe. Što znači da i uz sve mogućnosti osoba sama bira što je za nju najbolje. Pa tako neki ljudi preferiraju šetati ili

koristiti tradicionalne oblike prijevoza poput npr. autobusa, dok će neki biti otvoreniji novim mogućnostima koji uključuju tehnologiju (Fitt, 2018). U svakom slučaju je važno ispitati potrebe starije populacije te im omogućiti ono što im je nužno što se prijevoza tiče za normalno funkcioniranje u zajednici kako bi se izbjegla društvena marginaliziranost i depriviranost ljudi.

2. TEORIJSKI OKVIR ISTRAŽIVANJA

Napretkom tehnologije promet je postao sastavni dio ljudskih života. Samo jedan dan bez nekog oblika prometa je nezamisliv. Njegova uloga važna je u bilo kojoj gospodarskoj grani te utječe na cijene proizvoda, brzinu dostave i slično. Razvijenost prometa utječe i na pokretljivost radne snage što ima utjecaj na gospodarstvo (Rodrigue i dr., 2007). Ljudi se puno više kreću u prostoru obzirom da su cijene putovanja postale prihvatljive velikom broju ljudi. Inovacije u prometu omogućile su brže i jednostavnije kretanje svima. Više nego prije ljudi su postali ovisni o prometu. Promet je važna stavka u svakodnevnom životu ljudi. Njegova važna funkcija je omogućavanje putovanja ljudi s jednog mjesta na drugo. Takva putovanja imaju svrhu popu zadovoljavanja osnovnih životnih i drugih funkcija. Osnovne životne funkcije su dostupnost trgovini, primarnoj zdravstvenoj skrbi i slično. S druge strane neke od drugih funkcija mogu biti funkcija rada, funkcija obrazovanja ili potreba za rekreacijom (Gašparović, 2014).

Ono što valja istaknuti jest da i u današnjem svijetu gdje je svijet povezaniji nego prije, postoje ljudi koji su i dalje prometno marginalizirani. Ukoliko neki ljudi nisu mobilni i nemaju pristup osnovnim ustanovama i uslugama to može dovesti do pojave marginaliziranosti te sukladno time socijalne isključenosti (Curl, Musselwhite, 2018). Neke socijalne skupine su osjetljivije na pojavu prometne marginaliziranosti od drugih. Osobito su ugrožena djeca, zatim, trudnice, žene s malom djecom, invalidi, starije i nemoćne osobe. Pažnju treba posvetiti starim osobama s zdravstvenim poteškoćama ili invaliditetom. Takvim osobama prometni problemi predstavljaju još veće probleme te bi se njih posebno trebalo uzeti u obzir prilikom planiranja i organiziranja prometa kako bi se omogućila što veća društvena inkluzija ljudi s poteškoćama (Yenchun, Wan-Ju, Chin-Hung, 2018). Među rizičnu skupinu se ubrajaju i stanovnici ruralnih područja budući da su oni češće prometno izolirani nego stanovnici urbanih područja. U ruralnim područjima gustoća naseljenosti je manja pa javni prijevoz nije dovoljno isplativ što dodatno ugrožava stanovnike takvih naselja. Mobilnost za starije ljude znači više toga. Izostanak kretanja znači izostanak životne energije koja pokreće sve ljude. Ukoliko se ljudi

sami mogu kretati to im omogućuje spoznaju i dokazivanje sebi da su još uvijek aktivni i ne ovise o drugim ljudima. Neovisnost i samostalnost su važni čimbenici koji utječu na sliku o njima samima i pozitivno djeluju na psihičko zdravlje (Musselwhite, Haddad, 2010). Vožnja biciklom može također, imati terapeutska djelovanja na zdravlje osobe, međutim mobilnost ne uključuje nužno samo fizičku mobilnost. Vožnja automobilom bilo samostalno ili s nekim drugim također je način kretanja pojedinaca. Druge osobe se voze autobusom pa imaju priliku stvoriti društvene kontakte prilikom čekanja autobusa ili se družiti za vrijeme vožnje (Curl, Musselwhite, 2018). Porazgovarati s drugim ljudima i održati društvene odnose za starije ljude je iznimno bitno.

Musselwhite i Haddad (2010) su definirali različite razine mobilnosti važne za starije ljude. Primarne potrebe mobilnosti odnose se na praktičnost poput odlaska od jednog do drugog naselja što jeftinije i učinkovitije. Sekundarne potrebe očituju se u psihosocijalnim potrebama poput osjećaja neovisnosti i slobode. Tercijarne potrebe mobilnosti uključuju doživljaj putovanja samo po sebi, bez neke eksplicitne svrhe.

Promet danas velikoj većini ljudi omogućava povezanost s drugima i lakšu dostupnost uslugama, no postoje naselja koja su zakinuta po tom pitanju. Ljudi u takvim naseljima teško žive i nedostaje im socijalni kontakt. Diljem svijeta postoje područja koja su prometno marginalizirana. Čitava naselja se nađu izvan glavnih prometnih pravaca te ukoliko se uz to doda neadekvatan javni prijevoz, dolazi do izolacije pojedinaca. Stariji ljudi teško odlaze od svojih kuća pa većina bira samostalan život. Međutim, stari ljudi su osobito osjetljivi na lošu prometnu povezanost jer to znači da polako postaju isključeni iz društva kako opada njihova mogućnost kretanja. Zbog toga je važno uključiti i njih u prometno planiranje. Starim ljudima je neophodno omogućiti pristupačne usluge koje su lako dostupne kako bi se oni osjećali svakodnevni sigurno u svojoj zajednici (Bettinavan, Meijering, 2019). Osobito je to važno jer u današnjem svijetu ima sve više starog stanovništva za koje se današnja zajednica mora brinuti. Prema podacima Svjetske zdravstvene organizacije, osoba rođena danas ima životni vijek dulji za čak dvadeset godina u odnosu na osobu rođenu prije pedeset godina (WHO, 2015).

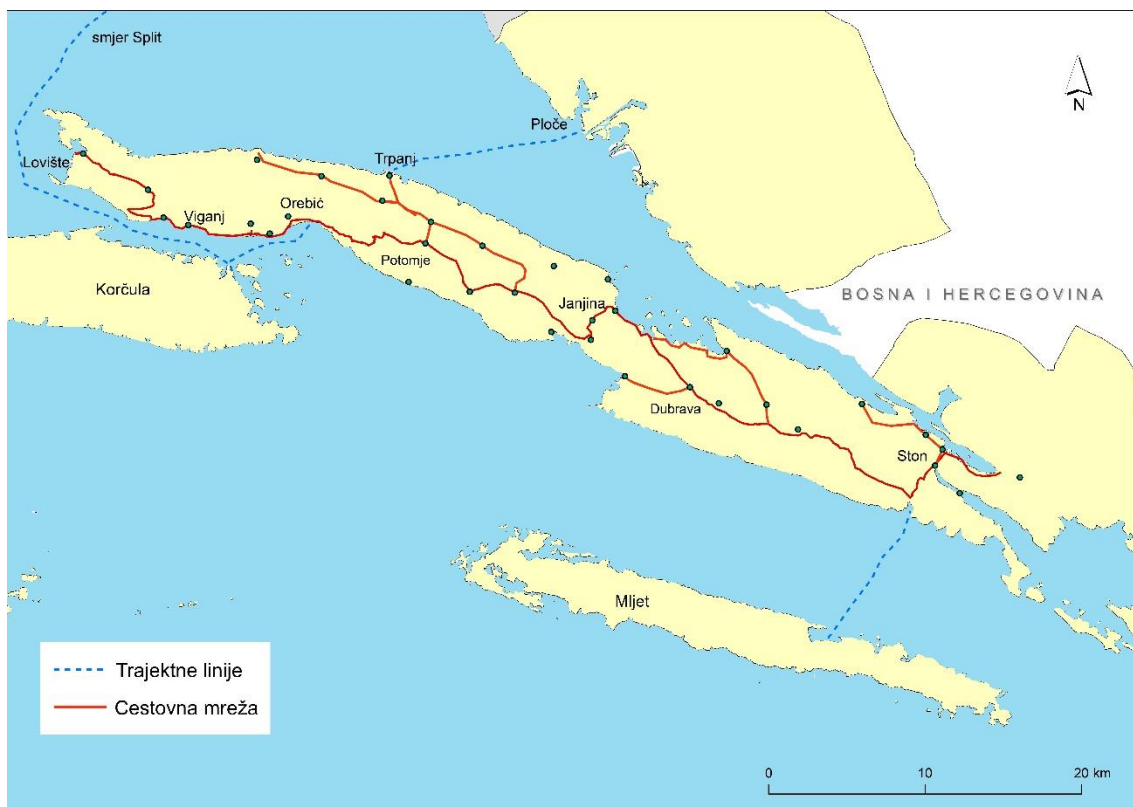
3. ANALIZA PROMETNOG SUSTAVA PELJEŠCA

Za što bolje razumijevanje prostora poluotoka Pelješca i istraživanje koje slijedi u nastavku rada, nužno je pobliže promotriti općenito sam prometno - geografski položaj poluotoka, zatim faktore koji utječu na razvoj prometne mreže te funkcioniranje cestovnog i pomorskog prometa na Pelješcu. Koje su sve mogućnosti razvoja prometa, a koje su opasnosti prometne mreže na poluotoku s naglaskom na sudjelovanju stare dobne skupine u prometu prikazat će se u ovom poglavlju.

3.1. Prometno – geografski položaj

Prometno – geografski položaj poluotoka Pelješca je specifičan. Čitava Dubrovačko-neretvanska županija sastoji se od mnogo cjelina, koje međusobno nisu povezane. Postoji otočni dio kojeg čine: Korčula, Lastovo, Mljet, Pelješac i Elafitsko otočje. S druge strane postoji kopneni dio koji je prekinut državnom granicom Bosne i Hercegovine u duljini od svega 9,3 km. Sve to utječe na prometno - geografski položaj Pelješca. Pogledamo li sl. 2. vidimo da Pelješac ima središnji položaj u Županiji. Budući da je poluotok, on je kopnena poveznica otoka Korčule, Lastova i Mljeta s ostatkom Županije, ali i države. Preko njega prolaze cestovni pravci, ali i pomorski putevi koji olakšavaju povezivanje otočnog i kopnenog dijela poluotoka. Na Pelješcu postoje tri trajektne luke: luka Orebić koja je poveznica s otokom Korčulom, luka Trpanj koja povezuje poluotok s Pločama te luka Prapratno koja je poveznica s otokom Mljetom.

U izgradnji jest i Pelješki most koji će imati ključnu ulogu ujedinjenja hrvatskog, ali i teritorija Europske unije, budući da je teritorij prekinut državom koja nije članica Unije. Kada most i ostatak projekta koji uključuje dovršetak autoceste A1 do Dubrovnika preko Pelješca, budu gotovi, prometno - geografski položaj poluotoka dobit će na još većoj važnosti (Dubrovačko – neretvanska županija, 2016).



Sl. 2. Prometno - geografski položaj poluotoka Pelješca

Izvor: DGU, 2013

3.2. Faktori razvoja prometnog sustava Pelješca

Na razvoj prometnog sustava Pelješca prvenstveno glavnu ulogu imali su *prirodno – geografski faktori*. U osnovi krški reljef utjecao je na pružanje glavnih prometnica te na njihov izgled. Ceste su krivudave te relativno uske, bez mnogo prostora za mimoilaženje, a zemljište nije povoljno za gradnju novih prometnica zbog prirodnih prepreka. Relativno niska i položena obala bez velikih orografskih elemenata pogodovala je razvoju pomorskog prometa. Orebić je poznata luka još iz 16. stoljeća kada su morem plovili jedrenjaci.

Što se *ekonomskih faktora* tiče na poluotoku nema industrije pa su glavni izvori prihoda poljoprivreda i turizam. Prosječna cijena zemljišta na poluotoku je 130 €/m² (Dubrovnik marketing plus, 2019). U posljednjih nekoliko godina uglavnom su kupci strani državljani, pogotovo oronulih ljetnikovaca i vikendica koje zatim obnavljaju u izvornom stilu.

Ekološki faktori su dosta povoljni zbog nedostatka industrijskih pogona te zbog orijentacije gospodarstva na turizam i uslužne djelatnosti. Međutim, narušavanje ravnoteže okoliša je prouzročeno pojačanom urbanizacijom i apartmanizacijom koju nije pratila izgradnja komunalne infrastrukture. Turizam poluotoku, kao i ostatku Jadrana, donosi najviše novca. Upravo zbog toga potrebna su ulaganja i pametne strategije planiranja razvoja turizma kako bi se potencijali iskoristili, a prirodne ljepote očuvale. Problem stvaraju kruzeri koji ispuštanjem balastnih voda i goriva onečišćuju more. Također, u zimskom dijelu godine nastaju problemi zbog vjetrova jugo koje donosi smeće iz južnih dijelova Jadrana pa ono završi na obalama poluotoka. Sredozemna klima s vrućim i suhim ljetima te blagim i vlažnim zimama također igra svoju ulogu u prometu. Ljeti zbog visokih temperatura asfalt popuca te nastaju brojne rupe koje se ne saniraju adekvatno, a ukoliko se dogodi požar, što u sezoni nije rijetkost, može doći do prekida prometovanja jedinom cestom koja povezuje čitav Pelješac. Zimi snijeg ne stvara probleme, ali ih zato stvaraju obilne kiše. Izlizan asfalt postaje sklizak (sl.10.), brojni odroni na cesti te velika količina vode koja zbog nepostojanja kanalizacijskog sustava teče preko cesta stvaraju velike probleme sudionicima u prometu. Zbog olujnih vjetrova ponekad su u prekidu i trajektne linije. Cestovni promet negativno utječe na okoliš zbog ispušnih plinova automobila dok pomorski promet zagađuje more.

U *socijalne faktore* koji utječu na prometni sustav ubrajamo različite povlastice prilikom vožnje. Vožnja trajektom za sve stanovnike s prebivalištem na poluotoku upola je jeftinija nego za ostale ljude. Osim toga učenici, studenti i umirovljenici imaju povlašten, u potpunosti besplatan, prijevoz. Što se autobusnog prijevoza tiče i ovdje umirovljenici ne plaćaju kartu ukoliko se voze po Pelješcu. Međutim, ukoliko putuju van poluotoka cijena im se naplaćuje od Stona i to prema popustu za umirovljenike. Učenici kao organizirani školski prijevoz autobus ne plaćaju, a popust postoji za osobe mlađe od 26 godina na sve destinacije ukoliko koriste prijevoznika Arriva.

Povijesni faktori imali su također svoj utjecaj na razvoj prometnog sustava poluotoka Pelješca. Prostor je najranije bio naseljen Ilirima, a tek dolaskom Rimljana počinje cestovni razvoj. Za vrijeme Slavena, stare rimske ceste gotovo su potpuno propale, a tek od 12. stoljeća spominju se prvi srednjovjekovni putovi. Pelješac je bio dio teritorija Dubrovačke Republike te su tada izgrađene brojne ceste kao i za ovo područje bitne pomorske luke. Na Pelješcu postoje i ceste iz vremena kratke Napoleonove vladavine, a ostale ceste su izgrađene pod Austro- Ugarskom vladavinom te kasnije Jugoslavijom (peljesac.org, n.d.).

Ceste su u vrlo lošem i derutnom stanju te se zasad planira obnova Pelješke ceste (D-414). Na njoj je i planirana izgradnja spojne ceste od mosta Pelješac do obilaznice Janjine, obilaznica Janjine, obilaznica naselja Potomje, nova dionica od Kapetana do Orebića, obilaznica Orebića, spoj na luku Perna, te most (uronjeni tunel) Sv. Ivan- Kneža preko Korčulanskog kanala s pristupnim cestama na Pelješcu i Korčuli (Dubrovačko- neretvanska županija, 2016). Realizaciju projekata koči neefikasna politička vlast, nedostatak financijskih sredstava te inertnost lokalnog stanovništva pri zahtijevanju promjena od strane lokalnih vlasti.

3.3. Cestovni promet

Cestovni promet najvažniji je na poluotoku te se većina prometa odvija upravo tim putem. Zbog konfiguracije terena, do nekih naselja jedino se može doći automobilom, pa većina stanovnika ovisi o tom prijevoznom sredstvu. Osim automobila i motornih vozila koji služe za osobne potrebe, u funkciji je i javni autobusni promet. Od kopnenog prometa postoje te dvije vrste obzirom da nema željezničkog prometa. Cestovni promet odvija se po glavnoj državnoj cesti D-414 koja prolazi središnjim dijelom poluotoka. Uz nju postoje još dvije državne ceste (D-415 i D-416) znatno kraće te dvije županijske ceste (6215 i 6226). Osim toga postoji i nekoliko manjih lokalnih cesta te naravno cesta od manjeg značaja (sl. 3.). Ukoliko se na nekom dijelu državna cesta mora zatvoriti iz bilo kojeg razloga (nesreća, odron, požar i sl.) ostatak poluotoka ostaje odsječen te ne postoji alternativna cesta kojom se može doći do „kopna“.



Sl. 3. Cestovna mreža na Pelješcu

Izvor: DGU, 2013

3.3.1. Automobilski promet

Većinu cestovnog prometa zauzima upravo automobilski promet. Kretanje po poluotoku najjednostavnije je pomoću automobila pa tako velik broj obitelji posjeduje i po dva automobila po kućanstvu. Prednosti ove vrste prometa su svakako najbolja dostupnost usluga, budući da se automobilom može doći od vrata vlastite kuće pa točno do odredišta. Ne ovisi se o redu vožnje, drugim putnicima i slično. Međutim, postoje neki nedostaci i opasnosti. U to svakako ulazi loša infrastruktura cesta, počevši od glavne županijske ceste pa do brojnih lokalnih, kojima hitno treba obnova i rekonstrukcija. Star, izlizan asfalt, brojne rupe te opasne krivine stalna su prijetnja sigurnosti u prometu, pogotovo starijim vozačima. Za vrijeme obilnih kiša, odroni i bujice vode također, otežavaju prometovanje. U ljetnoj sezoni probleme stvara velik broj automobila te manjak parkirališnih mjesta. Na čitavom poluotoku koji je dug 77 km, postoje dvije benzinske postaje, jedna u privatnom vlasništvu u Orebiću (BP Orebić – Ravlić d.o.o.) te

druga INA benzinska postaja u mjestu Potomje.⁵ Ukoliko usporedimo cijene vidi se da je privatna benzinska nešto skuplja pa ako netko želi uštedjeti mora voziti sve do sredine poluotoka do naselja Potomje.

3.3.2. Javni autobusni promet

Nepostojanje javnog kopnenog prijevoza poput tramvaja i slično, ostavlja jedino mogućnost autobusnog prometa u svrsi javnog prometa. Obzirom na kvalitetu prometnica, povezanost između naselja i broj stanovnika ovisi i frekvencija autobusnih linija po Pelješcu. U tab. 1. nalaze se autobusne linije koje prometuju po poluotoku, a u tab. 2. se nalaze linije koje povezuju Pelješac s ostalim gradovima u državi. Navedene linije su vansezonske obzirom da se istraživanje fokusira na život i prometne navike starih ljudi u periodu godine van ljetne sezone. Za usporedbu u sezoni postoji jedna linija više za Dubrovnik te se vrijeme polaska nešto promijeni na relaciji Orebić – Lovište i Orebić- Trpanj. No, te linije i u sezoni prometuju samo radnim danom. Samo u ljetnoj sezoni postoje linije koje povezuju Pelješac s Beogradom, Sarajevom i Mostarom. Umirovljenici s Pelješca imaju besplatan prijevoz do Stona, a za nastavak putovanja plaćaju. Lokalne linije prometuju samo radnim danom i to jednom do dva puta dnevno što je zaista premalo. Pelješac je svakodnevno povezan s Dubrovnikom, Splitom (linija Vela Luka – Zagreb) i Zagrebom. Za Dubrovnik postoje samo dvije linije dnevno.

Tab. 1. Popis lokalnih autobusnih linija po Pelješcu

Linija	Vrijeme polaska	Dani prometovanja
Orebić – Trpanj	05:20/ 16:25	Radni dan
Trpanj - Orebić	05:50/ 17:00	Radni dan
Orebić – Lovište	06:20/ 13:35/ 15:35	Radni dan
Lovište - Orebić	06:40/ 14:00/ 16:00	Radni dan

Izvor: TZO Orebić (15. 08. 2019.)

⁵ Na INA-noj BP cijena Eurosuper 95 benzina iznosi 9,78 kn, a Eurodizela 9,49 kn (ina.hr). Na benzinskoj postaji u Orebiću cijena Eurosuper 95 benzina iznosi 10,36 kn, a Eurodizela 9,90 kn (BP Orebić-Ravlić). Cijene su aktualne za dan 18.08.2019.

Tab. 2. Popis autobusnih linija koje povezuju Pelješac s ostalim gradovima

Linija	Vrijeme polaska	Dani prometovanja
Orebić - Dubrovnik	07:20/ 16:15	Svaki dan
Dubrovnik - Orebić	09:00/ 17:00	Svaki dan
Vela Luka- Orebić- Zagreb	20:30 (iz Orebića)	Svaki dan
Zagreb – Orebić – Vela Luka	19:30	Svaki dan

Izvor: Arriva.hr (12. 08. 2019.)

3.4. Pomorski promet

U javni prijevoz valja spomenuti i pomorski promet. Budući da je Pelješac samo jednim uskim dijelom vezan za kopno, stanovnici ovise i o pomorskom prometu (sl. 4.). Ovo se pogotovo odnosi na stanovnike najudaljenijeg zapadnog dijela poluotoka. Na Pelješcu samo Ston ima status grada i to zbog svoje povijesne važnosti, ne funkcija koje ima. Zbog toga stanovnici do brojnih usluga moraju putovati bilo na otok Korčulu ili druge veće gradove na kopnu. Kamo će ljudi putovati za obavljanje različitih aktivnosti ovisi o mjestu stanovanja. Dakle, prvenstveno to ovisi o tome koje funkcije postoje u naselju, a koje nedostaju. Važan čimbenik je i blizina određenog većeg centra. Stanovnici Općine Orebić putuju u grad Korčulu budući da tamo postoje usluge koje nigdje na poluotoku nema. Neke od njih su dom zdravlja, općinski sud, lučka uprava, zavod za zapošljavanje i slično. Stanovnici općina Trpanj i Janjina većinom idu trajektom u Ploče ukoliko im trebaju takve usluge. Općina Ston, najbliža je kopnu pa ne osjeti toliku otočnu funkcionalnost poluotoka, međutim i oni imaju prometnih problema ukoliko se radi o starijim manje mobilnim ljudima. Njima je teško doći do bolnice koja se nalazi u Dubrovniku ili Doma zdravlja u Slanom. Isto tako različite funkcije koje imaju veća naselja za njih su problem bez obzira što su najbliže kopnu.



Sl. 4. Trajektne linije na Pelješcu

Izvor: DGU, 2013

Usporedit će se sezonski i vansezonski redovi plovidbe tri trajektne linije koje prometuju na poluotoku te jedne manjeg putničkog broda. Na sl. 5. prikazan je red plovidbe trajekta iz Orebića za Dominče na Korčuli. U sezoni postoje četiri linije više te je takav raspored i više nego dovoljan. Putovanje traje samo 15 minuta u jednom smjeru. Trajektna luka na Korčuli udaljena je 3 km od centra grada. Stoga ukoliko netko mora ići u grad Korčulu, može koristiti manji putnički brod, a ne trajekt. Međutim, ukoliko netko mora ići u Dom zdravlja Korčulu ide trajektom iako od pristaništa na Korčuli treba pješaćiti oko dvadeset minuta što starijim osobama predstavlja problem. Trajekt van sezone plovi poprilično često čak i po lošem vremenu, izuzev ekstremnih situacija. Umirovljenici na otočnu karticu⁶ imaju u potpunosti besplatan prijevoz što olakšava putovanje (Jadrolinija. hr, n.d.).

⁶ Otočna kartica - kartica na koju imaju pravo osobe s prebivalištem na otoku ili u ovom slučaju poluotoku. Preko nje se ostvaruje popust prilikom kupnje karte. Cijena karte je upola jeftinija od redovne te se ne mijenja u sezoni, a uz to umirovljenici kartu imaju potpuno besplatno.

01.01. - 30.05. & 30.09. - 31.12.

DOMINČE (Korčula) →	Svaki dan	OREBIĆ ←
00:10*	I	00:30*
05:30*	II	06:15*
07:00	III	07:20
08:10*	IV	08:30*
09:40	V	10:00
11:10	VI	11:30
12:40	VII	13:00
14:10	VIII	14:30
15:10*	IX	15:40*
16:10	X	16:30
17:40	XI	18:00
19:10	XII	19:30
20:00	XIII	21:10
22:10	XIV	22:30

* Ne plovi 01.01., 25.12. i 26.12.

31.05. - 29.09.

DOMINČE (Korčula) →	Svaki dan	OREBIĆ ←
00:10	I	00:30
03:40*	II	04:00*
05:10	III	05:30
06:10	IV	06:30
07:00	V	07:20
08:00	VI	08:30
09:00	VII	09:30
10:00	VIII	10:30
11:00	IX	11:30
12:10	X	12:35
13:00	XI	13:30
14:00	XII	14:30
15:00	XIII	15:30
16:00	XIV	16:45
17:30	XV	18:00
19:00	XVI	19:30
20:00	XVII	21:15
22:10	XVIII	22:30

* Ne plovi nedjeljom i blagdanom

Sl. 5. Red plovidbe trajekta Korčula – Orebić van sezone i u sezoni

Izvor: Jadrolinija. hr, n.d.

Za stići u grad Korčulu i obaviti poslove koji se nalaze u samom gradu postoji i opcija manjeg putničkog broda. Prijevoz je također potpuno besplatan za umirovljenike. Njegov nedostatak jest što van sezone ne vozi nakon 15:00 sati, osim linije u 19:00 iz Korčule koja je veza za katamaran koji vozi na relaciji Split - Korčula. Ukoliko katamaran taj dan ne vozi nema niti brodice. Također, brodica ne vozi subotom uopće, a nedjeljom također samo kao veza za katamaran, dva puta dnevno. Van sezone postoji sedam linija dnevno samo radnim danom, a u sezoni čak šesnaest linija koje voze svaki dan. Razlika u redu plovidbe je očigledna (sl.6).

IZVANSEZONA
01.01. - 30.05. & 30.09. - 31.12.

<i>Pon, Uto, Sri, Čet, Pet, Sub</i>	
KORČULA →	OREBIĆ ←
1. 05:00*	05:20*
2. 07:00**	07:20**
3. 09:00**	09:30**
4. 11:00**	11:30**
5. 14:00**	14:30**
6. 15:10**	15:30**
7. 19:00*	19:20*

* *Veza brzog plovila za Split, ne plovi u slučaju otkazivanja brzobrodске linije br. 9608*

** *Ne plovi subotom*

<i>Nedjelja</i>	
KORČULA →	OREBIĆ ←
1. 12:00*	12:20*
2. 19:00*	19:20*

* *Veza brzog plovila za Split, ne plovi u slučaju otkazivanja brzobrodске linije br. 9608*

Napomene:

1. *Na blagdane 01.01., 06.01., 22.04., 01.05. i 08.10. plovi kao nedjeljom*
2. *Na blagdan 01.11. plovi kao subotom*

Sl. 6. Red plovidbe brodice Orebić – Korčula van sezone

Izvor: AZOLPP, n.d

SEZONA

Svaki dan

<i>Putovanje</i>	02.06. - 29.06.		30.06. - 03.09.		04.09. - 01.10.		<i>Putovanje</i>
	KORČULA →	OREBIĆ ←	KORČULA →	OREBIĆ ←	KORČULA →	OREBIĆ ←	
1.	05:00*	05:20*	05:00*	05:20*	05:00*	05:20*	1.
2.	07:00**	07:20**	07:00**	07:20**	07:00**	07:20**	2.
3.	09:00	09:30	09:00	09:30	09:00	09:30	3.
4.	10:00	10:30	10:00	10:30	10:00	10:30	4.
5.	11:00	11:30	11:00	11:30	11:00	11:30	5.
6.	12:00	12:30	12:00	12:30	12:00	12:30	6.
7.	14:00	14:30	13:00	13:30	14:00	14:30	7.
8.	15:10	15:30	14:00	14:30	15:10	15:30	8.
9.	17:00	17:30	15:05	15:30	17:00	17:30	9.
10.	20:30	20:50	16:00	16:30	19:00	19:30	10.
11.			17:00	17:30	20:30	20:50	11.
12.			18:00	18:30			12.
13.			19:00	19:30			13.
14.			20:30	21:00			14.
15.			21:30	22:00			15.
16.			23:00	23:20			16.

* *Veza katamaran za Split - ne plovi u slučaju otkazivanja*

** *Ne plovi subotom, nedjeljom i blagdanom*

Sl. 7. Red plovidbe brodice Orebić – Korčula u sezoni

Izvor: AZOLPP, n.d

Putnici na relaciji Trpanj – Ploče nemaju toliko linija dnevno, pogotovo van sezone (sl. 7.). Prometuju samo četiri linije dnevno, a putovanje traje oko 50 minuta. U visokoj sezoni uvedu se još tri linije dnevno. Budući da je taj trajekt jedina opcija za izbjegli granični prijelaz Neum, većina turista se odluči za putovanje njime. Zbog toga dolazi do velikih gužvi, čekanja i kašnjenja u polascima trajekta. Otočna karta za umirovljenike i na ovoj liniji je besplatna, međutim ovakav raspored otežava obavljanje obaveza ako netko ide u Ploče zbog obavljanja različitih poslova. Ukoliko osoba treba biti oko 9 - 10 sati ujutro u gradu zbog odlaska na pregled liječniku, odlasku na sud, javnom bilježniku ili bilo koje druge usluge koje nema na Pelješcu, mora ići trajektom u 06:45 iz Trpnja (sl. 8.). Također, ukoliko zbog obaveza ne stigne na trajekt u 14:15 iz Ploča, mora čekati do 19:30 sljedeći, ujedno i posljednji. Dakle, jasno je da organizirati svoje obaveze ponekad i nije tako lagano uz ovakav red plovidbe zimi, odnosno van sezone.

IZVANSEZONA 01.01. - 30.05. 30.09. - 31.12.			NISKA SEZONA 31.05. - 27.06. 02.09. - 29.09.			VISOKA SEZONA 28.06. - 01.09.		
PLOČE →	Svaki dan	TRPANJ ←	PLOČE →	Svaki dan	TRPANJ ←	PLOČE →	Svaki dan	TRPANJ ←
05:30*	I	06:45*	05:00	I	06:15	05:00	I	06:15
11:00	II	12:00	07:30	II	09:00	07:30	II	09:00
14:15	III	17:15	10:15	III	11:30	10:20	III	11:45
19:30	IV	21:00	12:45	IV	14:00	13:15	IV	14:40
			15:15	V	17:15	16:00	V	17:15
			19:30	VI	21:00	18:30	VI	19:45
						20:50	VII	22:00

* Ne plovi 01.01., 25.12. i 26.12.

Sl. 8. Red plovidbe trajekta Ploče – Trpanj van sezone i u sezoni

Izvor: Jadrolinija, n.d.

Stanovnici koji koriste trajekt Sobra (Mljet) – Prapratno (Pelješac), također imaju samo četiri linije dnevno van sezone, a pet u sezoni (Jadrolinija, n.d.). Međutim, na ovoj je relaciji situacija obrnuta nego na Korčuli, pa stanovnici s Mljeta idu na Pelješac kako bi obavili poslove koje ne mogu na otoku.

Treba spomenuti i da je Pelješac zbog svoje izduženosti podijeljen na dva gravitacijska utjecaja. Stoga istočni dio poluotoka gravitira gradu Dubrovniku, ujedno i županijskom središtu, a zapadni dio gradu Splitu. Gravitacija Splitu nastala je upravo radi lakše dostupnosti katamaranom, a budući da Split ima više funkcija od Dubrovnika, većina ljudi se odlučuje stoga na putovanje do Splita. Katamaran za Split, međutim, vozi iz Korčule, a ne s Pelješca.

3.5. Ostali oblici prometa i sigurnost

Od ostalih oblika prometa izdvojit će se pješački i biciklistički obzirom da su oni najzastupljeniji među starijom populacijom. Prednjači pješački, ali postoji i dovoljan broj ljudi kojima zdravlje dopušta bicikliranje. Iako na dosta naselja konfiguracija terena otežava korištenje ovih oblika prometa, zajednički nedostaci ipak leže u samoj prometnoj infrastrukturi. Na Pelješcu prevladavaju uske, strme i krivudave ceste, no prijetnja pješacima i biciklistima su ipak nepostojeće pješačke/ biciklističke staze (sl. 11.). Na nekim mjestima nepostojanje nogostupa (sl. 9.) uopće te loša ili nikakva osvijetljenost javnom rasvjetom znatno ugrožava sigurnost u prometu, bilo pješaka, bilo vozača. Upravo zbog ovih razloga, većina starijih ljudi se ne osjeća sigurno ukoliko pješaci ili vozi bicikl, osobito po mraku, koji zimi nastupi već oko 16 h. Neodržavane ceste (sl. 10 i sl. 11.) prijetnja su svim sudionicima prometa, a osobito vozačima. Samo jedan u nizu mnogih primjera jest stanje državne ceste u Orebiću. Rupe se stvaraju i ne krpaju te dolaskom kiše cesta postaje opasna i za vozače i za pješake kojima je taj dio nogostupa poplavljen.



Sl. 9. Nepostojanje nogostupa na frekventnoj dionici Orebić - Kučište

Izvor: Udruga Plavi Zid (03. 07. 2018.)



Sl. 10. Loše stanje ceste D-414 u Orebiću

Izvor: fotografirala autorica (08. 09. 2019.)



Sl. 11. Izlizan i raspucan asfalt na županijskoj cesti 6215 Orebić - Lovište

Izvor: fotografirala autorica (08. 09. 2019.)

4. DEMOGRAFSKA ANALIZA

Tema ovog rada usko je vezana uz staro stanovništvo pa je stoga nužno analizirati i demografsku sliku poluotoka. Kao što je to slučaj s ostalim krajevima u Republici Hrvatskoj, osobito otočnim, i na Pelješcu su uočljivi negativni demografski trendovi. Manja naselja, udaljenija od mora i prometnica, sela i zaseoci, imaju pretežno staro stanovništvo jer za većinu mladih u takvim sredinama nema budućnosti. Ostaje pitanje što će biti s tim mjestima kada preostalo staro stanovništvo umre. Ljudi u tim mjestima imaju učestalih poteškoća u obavljanju svakodnevnih aktivnosti poput odlaska liječniku, do ljekarne ili trgovine. Mlado stanovništvo pretežito živi u većim mjestima na poluotoku gdje imaju mogućnost bavljenja turizmom kao dodatni izvor prihoda. Međutim, unatoč tome i dalje većina naselja ima negativan prirodan prirast. Budući da je broj starog stanovništva veći te da su oni manje mobilni pa im svakodnevne aktivnosti mogu predstavljati problem, ovaj rad se upravo zato fokusirao na njih. Analizirat će se koliko ima uopće starog stanovništva po općinama te prevladava li muško ili žensko stanovništvo. Također, analizirat će se i biološko stablo čitavog poluotoka Pelješca kako bi se vidjela šira slika te dobila jasnija predodžba o udjelu starog u odnosu na mlado stanovništvo.

4.1. Broj starih osoba po općinama

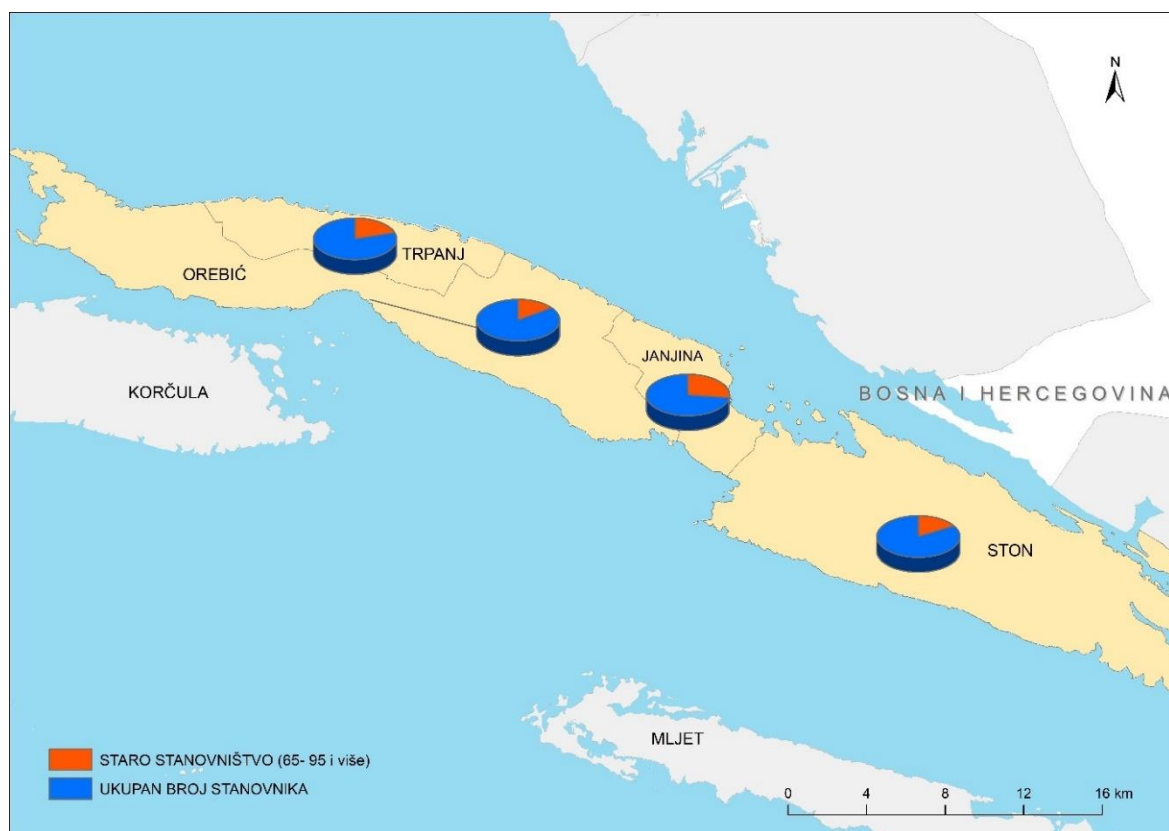
U tab. 3. prikazani su svi stanovnici stariji od 65 godina po općinama. Također, prikazana je i spolna struktura. Od ukupno 7.801 stanovnika (DZS, 2011) na poluotoku Pelješcu 1.812 je osoba starijih od 65 godina. Dakle, 23 % populacije ubraja se u kategoriju staro stanovništvo. Od toga je najviše žena što možemo objasniti time da žene inače dulje žive, obzirom da su muškarci ove životne dobi sudjelovali u ratovima (Drugi svjetski rat oni najstariji, ali i Domovinski) te da su se bavili teškim fizičkim poslovima u svrhe preživljavanja i prehranjivanja obitelji. Orebić, kao općina s najviše stanovnika na poluotoku ima i najviše umirovljenika. Slijedi Ston, a Janjina i Trpanj imaju jednak broj. Naravno, ove brojke su preuzete iz popisa stanovništva 2011.g., a obzirom da nam se već približio novi popis 2021.g., sigurno da su se brojke nešto promijenile, pogotovo u toj dobnoj skupini.

Tab. 3. Broj starog stanovništva na Pelješcu po općinama i po spolu

Općina	Svi umirovljenici	Muškarci	Žene
Janjina	199	82	117
Orebić	864	402	462
Ston	550	229	321
Trpanj	199	72	127
Ukupno	1 812	785	1 027

Izvor: Popis stanovništva, kućanstava i stanova 2011. godine, Stanovništvo prema starosti i spolu po naseljima, Državni zavod za statistiku, Zagreb.

Pogledamo li kartu na sl. 12. vidimo grafički prikaz udjela starog u ukupnom broju stanovnika. Sukladno tome u Općini Orebić staro stanovništvo u ukupnom broju zauzima 21%, u Trpnju 28%, u Stonu 23%, a Janjina prednjači sa čak 36% starog stanovništva.

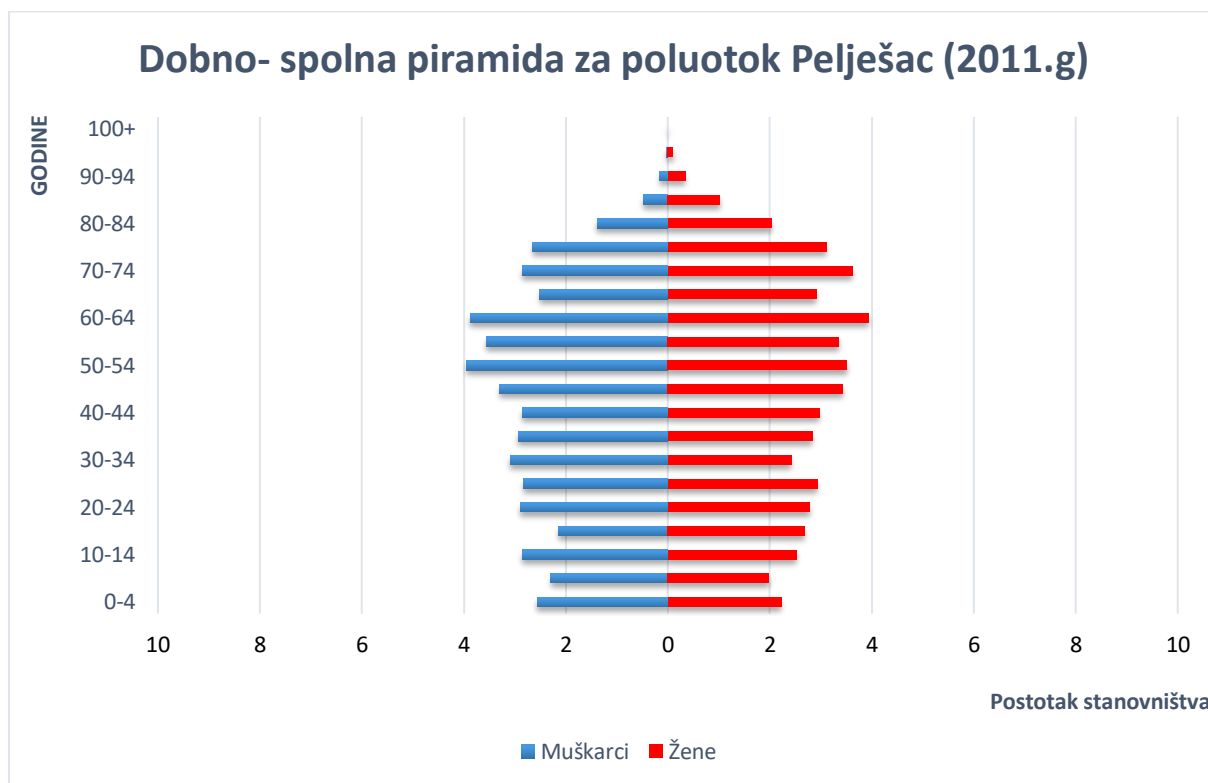


Sl. 12. Udio starog u ukupnom broju stanovnika po općinama 2011. godine

Izvor: DGU, 2013

4.2. Biološko stablo

Biološko stablo, odnosno dobno – spolna piramida prikazuje stanovništvo po dobi, ali i po spolu. Muškaraca i žena ima podjednak broj, žena nešto više u starijoj životnoj dobi. Najviše ima stanovnika srednje i starije dobi, dok je najmanje mlađe dobne skupine. Zbog nedostatka mladih ljudi u budućnosti će demografska slika biti još negativnija. Važno je naglasiti i da od ovdje zabilježenog mladog stanovništva će većina otići u veće gradove, a za sobom ostaviti staro stanovništvo. Iz dobno - spolne strukture za čitav poluotok vidljivo je kako poprima konstriktivan tip (sl. 13.). To znači da se širi u području starijih dobni skupina, a sužava u mlađim. Ovakav oblik dobno – spolne piramide karakterizira društvo visoko razvijenih zemalja koje se nalaze u demografskoj posttranziciji te imaju sve više starog stanovništva, a sve manje mladog. Uzroke tome nalazimo u drukčijem životnom stilu mladih, koji završavaju fakultete, grade karijere te u kasnijoj životnoj dobi osnivaju obitelj. Na Pelješcu uzroci ovakvoj demografskoj slici, nažalost, nisu takvi. Kao i u većini ruralnih područja u Republici Hrvatskoj, osobito na otočnim područjima, nedostatak perspektiva i napretka za mlade ljude znače odlazak iz rodni krajeva.



Sl. 13. Biološko stablo poluotoka Pelješca 2011.g.

Izvor: Popis stanovništva, kućanstava i stanova 2011. godine, Stanovništvo prema starosti i spolu po naseljima, Državni zavod za statistiku, Zagreb.

5. OPREMLJENOST USLUGAMA

Važno za razumijevanje životnih prilika i kretanja na poluotoku jest poznavanje opremljenosti uslugama pojedinih naselja. Bitno je utvrditi kojim naseljima su regionalni i subregionalni centri blizu, a kojim lokalni. Za razumijevanje funkcija određenih naselja poslužit će karta na sl. 14. Tipologija sustava središnjih naselja Dubrovačko – neretvanske županije izrađena je u sklopu kolegija *Osnove regionalnog i prostornog planiranja* u siječnju 2018. godine. Tipologija se vršila analizom pojedinih centralnih funkcija naselja te su se prema stupnju njihove opremljenosti uslugama klasificirali u regionalni, subregionalni, područni i lokalni centar. U čitavoj Županiji ne postoji makroregionalni centar te je najbliži tek Split. Dubrovnik kao županijsko središte ima status regionalnog centra, budući da je jedini regionalni centar u Županiji, to znači da stanovnici Županije, uključujući stanovnike Pelješca, radi određenih funkcija višeg reda moraju putovati u Dubrovnik. Neke od tih funkcija su bolnica, županijski sud, visoko učilište ili sveučilište. Važno je istaknuti da u cijeloj Županiji postoji samo jedna jedina bolnica što stanovnicima svakako otežava život. Na Pelješcu ne postoji nijedan subregionalni centar, ali vidimo da su to Korčula i Ploče, pa su razumljiva kretanja ljudi u tom smjeru. Područnih centara ima tri: Orebić, Trpanj i Ston. To znači da u tim mjestima ima nešto više usluga poput ljekarni, ambulante, osnovne škole, veće trgovine, matičnog ureda, poslovnice banke i slično. Od lokalnih centara izdvojeni su Kuna i Janjina. U tim mjestima postoje najosnovnije usluge poput ambulante, škole, manje trgovine, pošte i barem bankomata. U međuvremenu u Janjini je otvorena i ljekarna što dosta olakšava ljudima središnjeg dijela poluotoka, koji su morali putovati do Orebića, Trpnja ili Stona kako bi podigli lijekove.

Na karti (sl. 14.), se vidi da raspored centara nije ravnomjeran, te da postoji mnogo naselja koja su daleko od bilo kojeg centra. Stoga ljudima, osobito starijim, dostupnost osnovnih usluga predstavlja veliki problem. Naglasit će se dostupnost zdravstvene skrbi, budući da je ona starijim ljudima ključna. Jedina bolnica u Dubrovačko – neretvanskoj županiji nalazi se u Dubrovniku. Od najudaljenijeg kraja Pelješca do bolnice vožnja traje oko 2 h. Najbliži domovi zdravlja nalaze se u Korčuli i Pločama što traži vožnju trajektom. Za one koji žive u općini Ston, najbliži dom zdravlja je u 28 km udaljenom Slanom.

Starački domovi na poluotoku uopće ne postoje. To onda prisiljava ljude da ostaju sami u kućama i brinu se sami za sebe. Što se primarne zdravstvene zaštite tiče, ambulate postoje u mjestima Orebić, Trpanj, Janjina, Kuna i Ston. Hitna medicinska pomoć nalazi se samo u Orebiću i Janjini. Janjina ima tim T2⁷ što znači da mora imati i liječnika prilikom izlaska na intervenciju, dok Orebić ima tim T1 (ZHM – DNŽ, 2019). Ukoliko su oba tima na putu za bolnicu u Dubrovniku, čitav poluotok ostaje bez dostupne hitne medicinske pomoći. Na Pelješcu postoji i zdravstvena njega bolesnika u kući, međutim ni tu situacija nije idealna. U teoriji je čitav poluotok pokriven, međutim jedna medicinska sestra pokriva područje od 45 km (Lovište - Trstenik). Nedostaje ljudi kako bi njega bila kvalitetna te kako bi svi dobili onoliko pomoći koliko im je zaista potrebno.



Sl. 14. Sustav središnjih naselja Dubrovačko – neretvanske županije

Izvor: DGU, 2013, seminarski rad (Kurilj, 2018)

⁷ U hitnoj medicinskoj pomoći tim T1 čini liječnik specijalist hitne medicine i medicinska sestra ili tehničar te vozač, dok tim T2 čine medicinska sestra ili tehničar sa specijalističkim usavršavanjem i vozač (ZHM – DNŽ, 2019).

6. REZULTATI ISTRAŽIVANJA

Istraživanje se vršilo metodama anketiranja i intervjuiranja. Metoda anketiranja provedena je putem anketnog upitnika koji je distribuiran od strane autora rada. Izlasku na teren prethodilo je predanketiranje kako bi se utvrdila razumljivost anketa budući da je namijenjena starijim ljudima. U pilot testiranju sudjelovalo je dvanaest osoba. Nakon potrebnih korekcija, obavljeno je terensko istraživanje. Istraživanje je provedeno od 23. travnja do 12. svibnja 2019. godine. Od ukupno 1.812 osoba u dobi od 65 pa preko 90 godina, u istraživanju je sudjelovalo njih 53. Time je obuhvaćeno 3 % ukupne populacije, što je obzirom na okolnosti najbolje što se moglo izvesti.

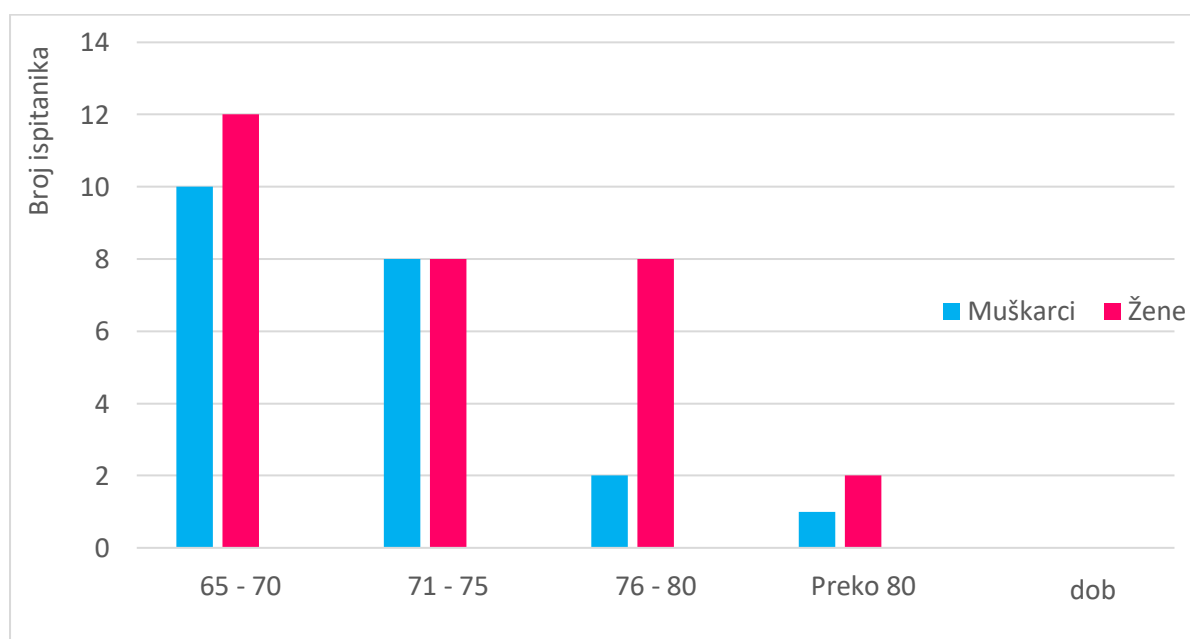
Uzorak ispitanika je stoga neprobabilistički, obzirom da je ispitivač odabrao ciljanu skupinu te vršio ispitivanje prema mogućnostima terenskog rada jedne osobe. Važno je naglasiti da se na Pelješcu za vrijeme ljetne sezone, koja traje od lipnja do rujna, pogotovo u prometu, mnogo toga promijeni. Obzirom da ostatak godine duže traje te vremenske nepogode mogu otežati stanje u prometu i dostupnosti, istraživanje je provedeno van ljetne sezone u što kraćem mogućem vremenskom periodu kako se uvjeti u prometu ne bi izrazito promijenili i time utjecali na stavove ispitanika. Nekoliko općenitih pitanja o ljetnoj sezoni je postavljeno da se vidi postoji li razlika kod ispitanika u zadovoljstvu prometom u cjelini u sezoni i van sezone, međutim ispitanici su zamoljeni da u ostatku ankete imaju na umu svoje navike tokom većeg dijela godina tj. izvan ljetne sezone. Pod pojmom putovanje smatrala su se svakodnevna kretanja do liječnika, trgovine, poštanskog ureda i slično. Anketa (Prilog 1.) je bila dobrovoljna i anonimna te nije trebala oduzeti više od 10 minuta za odgovaranje. Pitanja su postavljena tako da budu što razumljivija ciljanoj populaciji te su se njihovi odgovori vrednovali na Likertovoj skali. Skala nije bila izražena brojevima od 1 do 5 kao što je to uobičajeno već su stupnjevi slaganja s tvrdnjom izraženi riječima radi lakšeg razumijevanja ispitanicima. Ispitanici su mogli zaokružiti tvrdnje: *Uopće se ne slažem*, *Uglavnom se ne slažem*, *Djelomično se slažem*, *Uglavnom se slažem*, *U potpunosti se slažem*. Postavljeno je pet glavnih pitanja, a ovisno o odgovoru na posljednje pitanje ispitanici su usmjereni na još dva pitanja. Dakle, sve skupa ispitanici su morali odgovoriti na sedam pitanja.

Osim u anketiranju, šest ispitanika sudjelovalo je i u intervjuiranju. Intervjui su provedeni sljedećih dana: 25. i 29. travnja, 04., 05., i 10. svibnja. 2019. godine. Dvoje ispitanika su vozači, dvoje ne voze te ih uglavnom netko drugi vozi, dok se dvoje najviše vozi autobusom. Također,

kriterij je bio da troje ljudi živi u većim naseljima, a troje u udaljenijim. Intervju je bio polustrukturiran (Prilog 2.), dakle pet pitanja je bilo zadano u svrhu pobližeg i dubljeg razumijevanja određenih problema, ali razgovor je tekao slobodno pa su spomenute i problemi koji nadilaze okvir samih pitanja. Razgovori su uz suglasnost sudionika snimani diktafonom na mobilnom telefonu, te kasnije transkribirani u MS Wordu. U kasnije navedenim odgovorima intervjuja, navedeni su samo inicijali ispitanika kako bi se zadržala njihova anonimnost. Uz to navedena je dob ispitanika i mjesto stanovanja u svrhu razumijevanja njihovih odgovora te uočavanje razlika između odgovora osoba iz većih i onih iz perifernih naselja.

6.1. Opća obilježja ispitanika

U anketi je sudjelovalo ukupno 53 ispitanika. Od toga je žena 31, a muškaraca 22. Dakle, više od polovice (59 %) su ispitanice. To se slaže s ranije navedenim podacima da žena u ovim dobnim skupinama ima ipak više od muškaraca. Prosjek dobi ispitanika iznosi 72 godine. Najmlađi ispitanici imaju 65 godina, a najstariji 84. U istraživanju su sudjelovali umirovljenici, osobe 65 godina starosti koje su još uvijek pokretne i mobilne, bilo da same voze, netko drugi ih vozi ili koriste javni prijevoz.

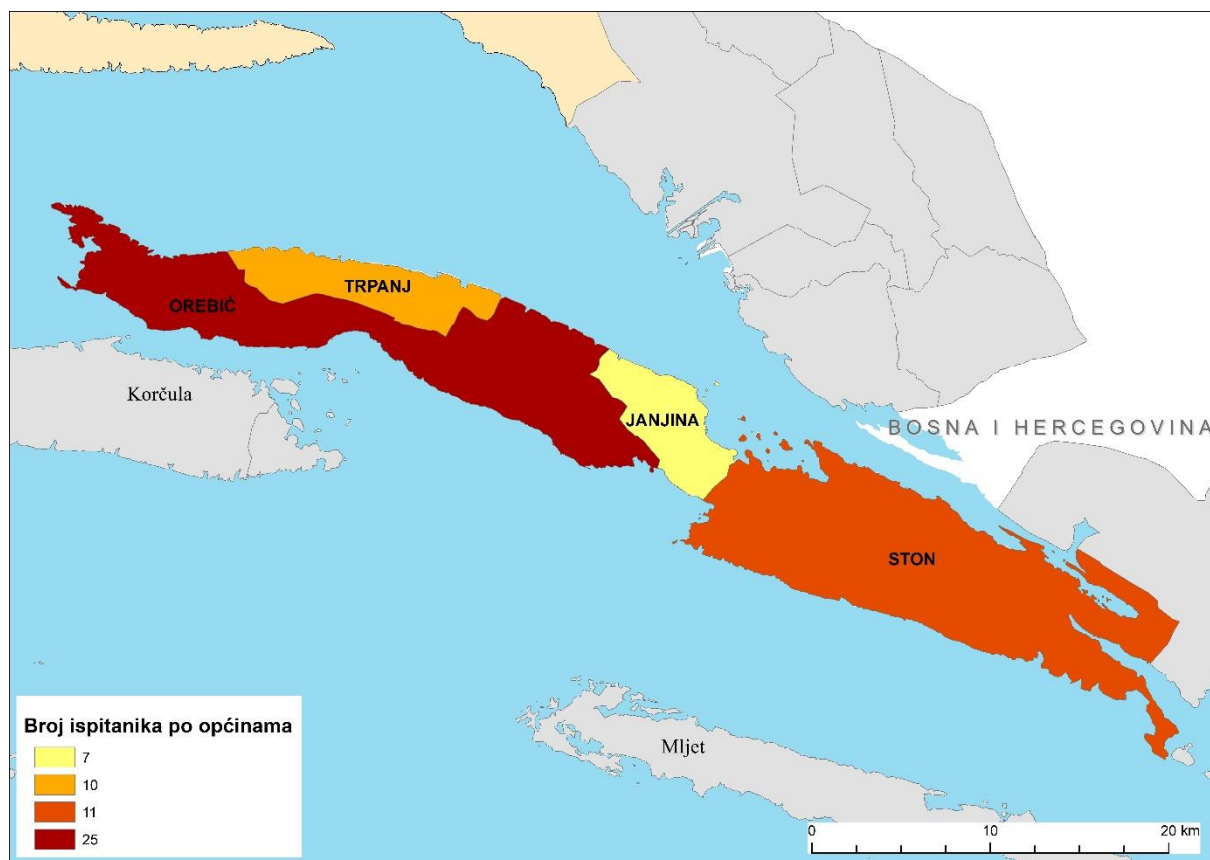


Sl. 15. Opća obilježja ispitanika

Izvor: anketno istraživanje, travanj – svibanj 2019

Sl. 15. prikazuje dobnu i spolnu strukturu ispitanika. Vidimo da najviše ispitanika pripada dobnoj skupini od 65 do 70 godina. Žena je više u svakoj dobnoj skupini, osim od 71 do 75 gdje muškaraca i žena ima jednak broj. U skupini od 76 do 80 godina vidljivo prednjače žene (80 %). U ispitivanju su sudjelovali i ispitanici stariji od 80 godina. Njih je znatno manje nego ostalih, međutim nisu ništa manje značajni za istraživanje. I u ovoj skupini žene su činile većinu.

Što se tiče prostornog rasporeda ispitanika, vidimo na sl.16. da ih je najviše, čak 25 bilo iz Općine Orebić, a obzirom da je površinski najveća to je i razumljivo. Slijedi Općina Ston s 11 ispitanika, inače druga po veličini. Iz Općine Trpanj sudjelovalo je 10 ljudi u istraživanju, a iz najmanje Općine Janjina 7 ispitanika. Vidimo da je prostorni obuhvat istraživanja velik te da među općinama, ali i unutar samih općina postoje značajne razlike. Te razlike se odnose na položaje naselja, jesu li to centri ili periferije, te na prometnu povezanost i dostupnost različitih usluga. Za potpuno razumijevanje istraživanja koje slijedi, potrebno je imati na umu prostornu izduženost poluotoka te shvatiti njegova otočna obilježja bez obzira što je tehnički dio kopna.



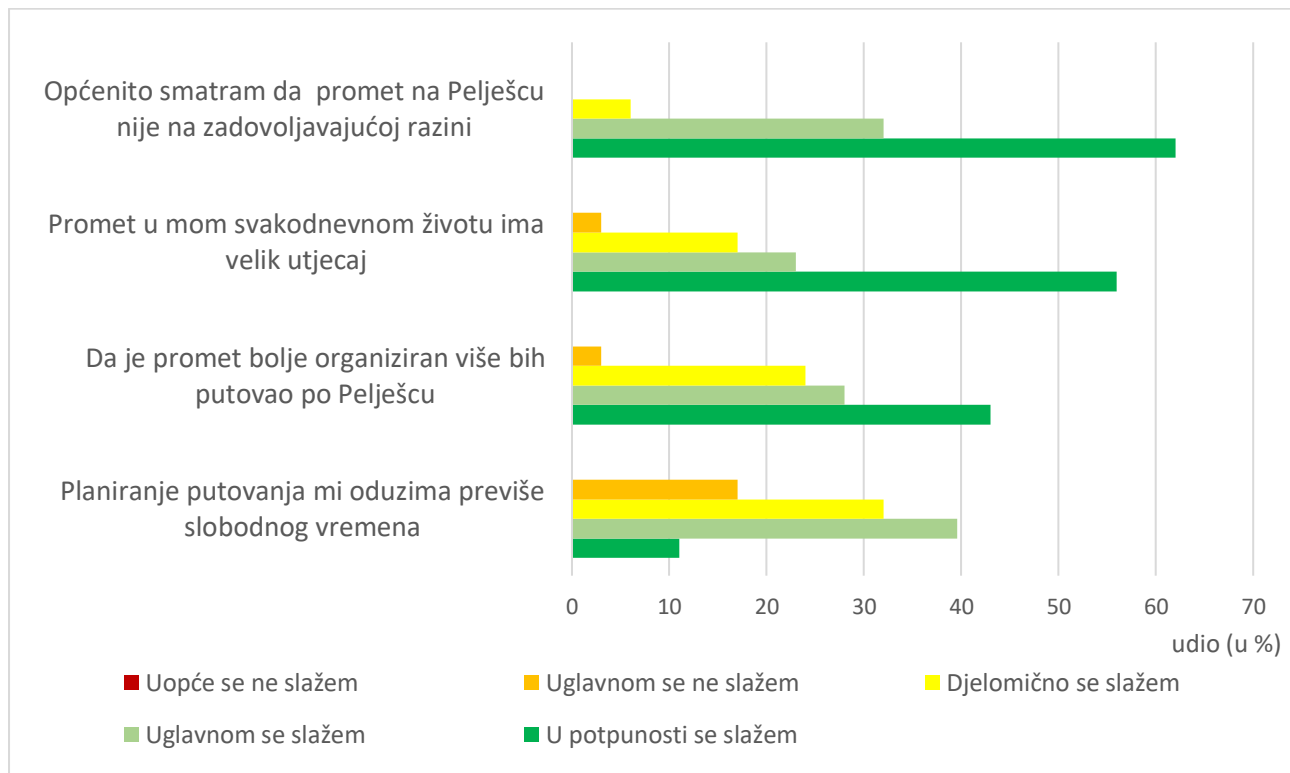
Sl. 16. Prostorna raspodjela ispitanika

Izvor: anketno istraživanje, travanj – svibanj 2019, DGU, 2013

6.2. Stavovi o prometu na Pelješcu

Za nužno razumijevanje uloge prometa u svakodnevnom životu stanovnika poluotoka Pelješca valja naglasiti značenje njegovih prirodno-geografskih obilježja, prometno-geografskog položaja, raspored naselja i njihove funkcije.

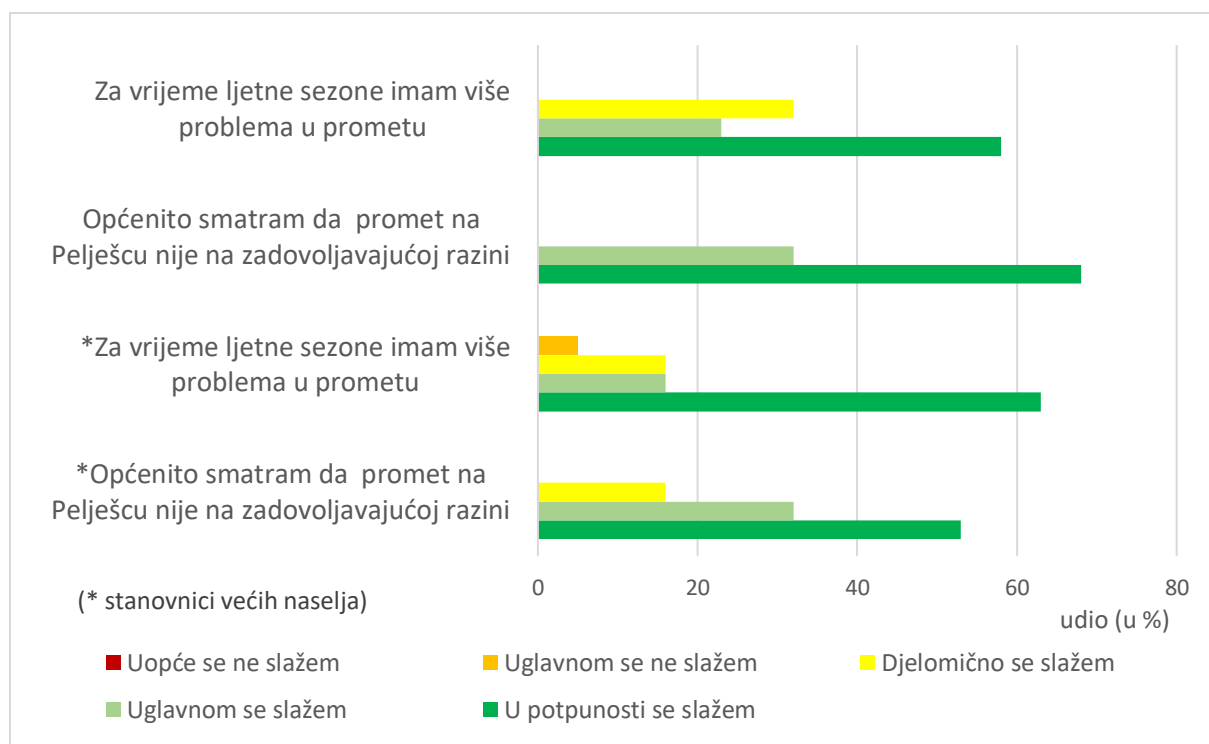
Na samom početku anketnog upitnika ispitani su općeniti stavovi o prometu na Pelješcu (sl. 17.). Više od polovice, 62 % ispitanika, u potpunosti se slaže s tvrdnjom da promet na Pelješcu nije na zadovoljavajućoj razini. O važnosti prometa u životima ljudi na poluotoku, svjedoči i izjava da promet u svakodnevnom životu ima velik utjecaj, a koju je potvrdilo 56 % sudionika u ovom istraživanju. Međutim, već u samom začetku ispitivanja uvidjele su se neke naznake mogućih problema prilikom organizacije i izvođenja prometa. Tako je 43 % ispitanika izjavilo da je promet bolje organiziran da bi više putovali po Pelješcu. S posljednjom tvrdnjom da planiranje putovanja iziskuje previše slobodnog vremena slaže se 40 % ispitanika.



Sl. 17. Stavovi o prometu na Pelješcu

Izvor: anketno istraživanje, travanj – svibanj 2019

Na sl. 18. prikazani su stavovi stanovnika većih i manjih naselja o funkcionalnosti prometa općenito te u ljetnoj sezoni. Vidljivo je da se odgovori između stanovnika udaljenijih, manjih naselja i onih koji žive u općinskim centrima ne razlikuju previše. S tvrdnjom da promet na Pelješcu nije na zadovoljavajućoj razini slaže se 68 % stanovnika manjih i 53 % stanovnika većih naselja. I jedni i drugi stanovnici više problema imaju u prometu za vrijeme ljetne sezone (58 % stanovnici manjih naselja i 63% stanovnici većih). Stanovnici većih naselja imaju i više smještajnih kapaciteta pa je sukladno tome i veća gustoća turista u tim naseljima. To sa sobom vuče i prometne probleme poput gužvi, ne držanja rasporeda javnog prijevoza i slično.



Sl. 18. Stavovi stanovnika većih i manjih naselja o prometu na Pelješcu

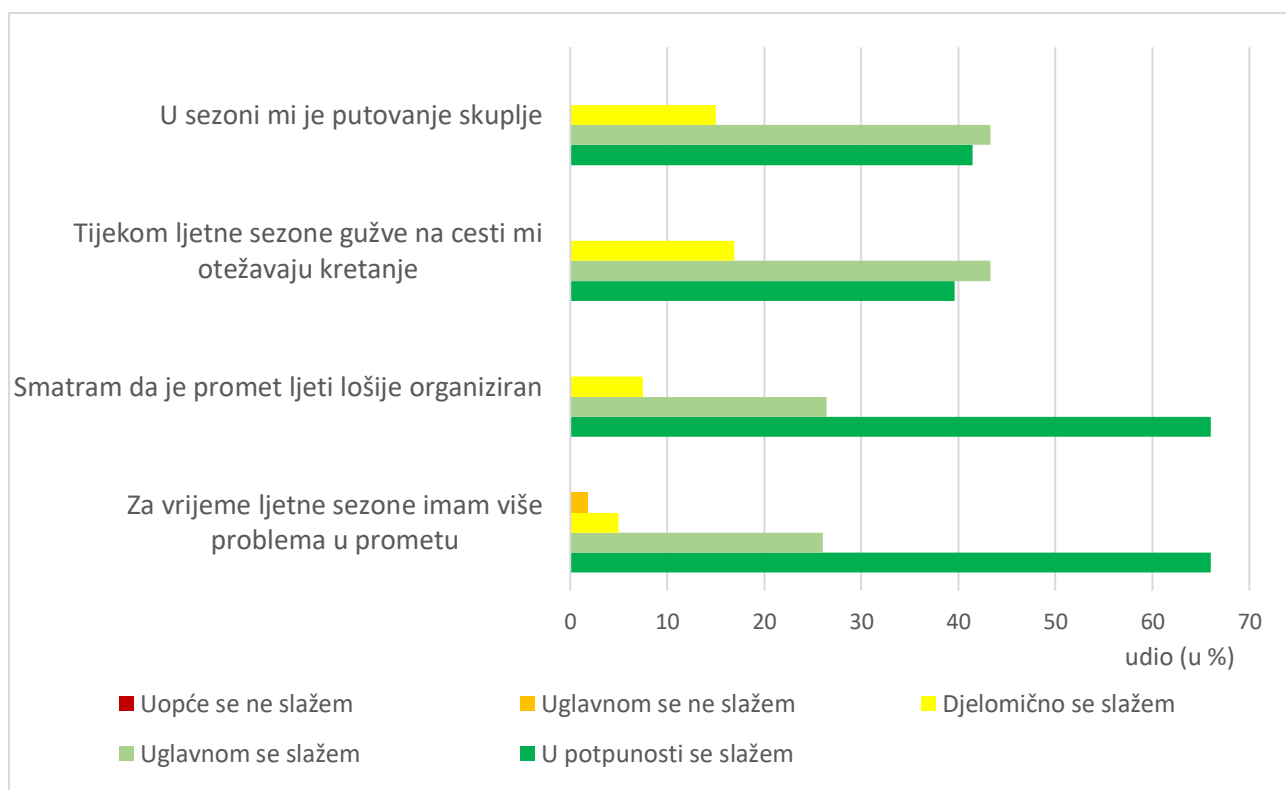
Izvor: anketno istraživanje, travanj – svibanj 2019

Za pobliže razumijevanje najvećih prometnih problema na Pelješcu, najbolje je proučiti odgovore dobivene intervjuom. Pitanje je glasilo: Što su po Vama glavni prometni problemi na Pelješcu, a neki od odgovora su sljedeći:

„Znaš, ima tu dosta stvari što se trebaju popraviti. Ceste su loše, imaju mnogo rupa, neka naselja bi se bolje povezala zaobilaznicama, a ne ovim krivudavim cestama. Mi smo od svega daleko, pa eto valjda će nas taj most napokon približiti. Smatram da bi se prvo trebalo raditi na kvaliteti i obnovi ovih prometnica, bolje ih osvijetliti, urediti nogostupe i staze za bicikle i pješake.“ (M.K., 66, Trpanj)

„Nekad želim otići u drugo mjesto da obavim veću kupovinu ili samo na neki događaj pa moram gledati tko me može odvest. Ne volim to. Ovako da ima autobus češće mogla bih sama poći i vratiti se. Ne bih morala nikoga pilati. Mislim da ti autobusi bi mogli značiti dosta ljudima poput mene.“ (V.T., 67, Lovište)

Ne može se ne spomenuti utjecaj ljetne sezone na promjene u prometu. Budući da na poluotoku nema velike industrijske proizvodnje, glavna gospodarska grana je turizam. U ljetnim mjesecima naselja na Pelješcu se u potpunosti transformiraju što se tiče broja ljudi, načina i organizacije života, pa tako i prometa. Sve postaje užurbano, pritisak ljudi na naselja je velik i to utječe na život stanovnika. Od ukupnog broja svih ispitanika 66 % njih smatra da tijekom ljetne sezone imaju više problema u prometu (sl. 19.). Isto tako 66 % ispitanika smatraju promet ljeti lošije organiziranim. Da ljetne gužve otežavaju kretanje tvrdi 43 % sudionika, a da za putovanje u sezoni moraju više novca izdvojiti potpuno se slaže 41 % ispitanika. Promet ljeti postaje kaotičan, mnogo je turista, automobila, nastaju gužve, osobito u mjestima trajektnih luka. Nedostaje parkirališnih mjesta te na vidjelo izađu svi prometni problemi koji u vrijeme manjeg prometnog opterećenja još nekako i funkcioniraju. Primjer je neadekvatni položaj trajektne luke Orebić, gdje sav promet prolazi kroz mjesto i stvara velike gužve. Još jedan primjer jest i nepostojanje biciklističkih i pješačkih staza koje su u sezoni zbog većeg broja ljudi neophodne.



Sl. 19. Stavovi o prometu za vrijeme ljetne sezone

Izvor: anketno istraživanje, travanj – svibanj 2019

Ispitanike intervjuja se pitalo i njihovo mišljenje o prometu u sezoni (Mislite li da je u sezoni promet bolje organiziran i da bi tako trebalo biti cijelu godinu?). Odgovori ispitanika su sljedeći:

„Ma ne, ništa tu nije bolje organizirano, uvedena koja linija trajekta i autobusa više, neki parkinzi se naplaćuju i to je to. Svake godine iste gužve isti kaos. Po tom pitanju ne bih htjela da sezona traje čitavu godinu.“ (A.I., 75, Orebić)

„Veliki problem je što postoji samo jedna glavna cesta kroz Pelješac pa kada nastanu gužve ili se nešto dogodi praktički smo odsječeni. U sezoni su problemi samo veći jer je više ljudi na cesti. Zimi to još nekako i ide. Jedino bi bilo dobro da trajekt vozi češće kao u sezoni.“ (M. K., 66, Trpanj)

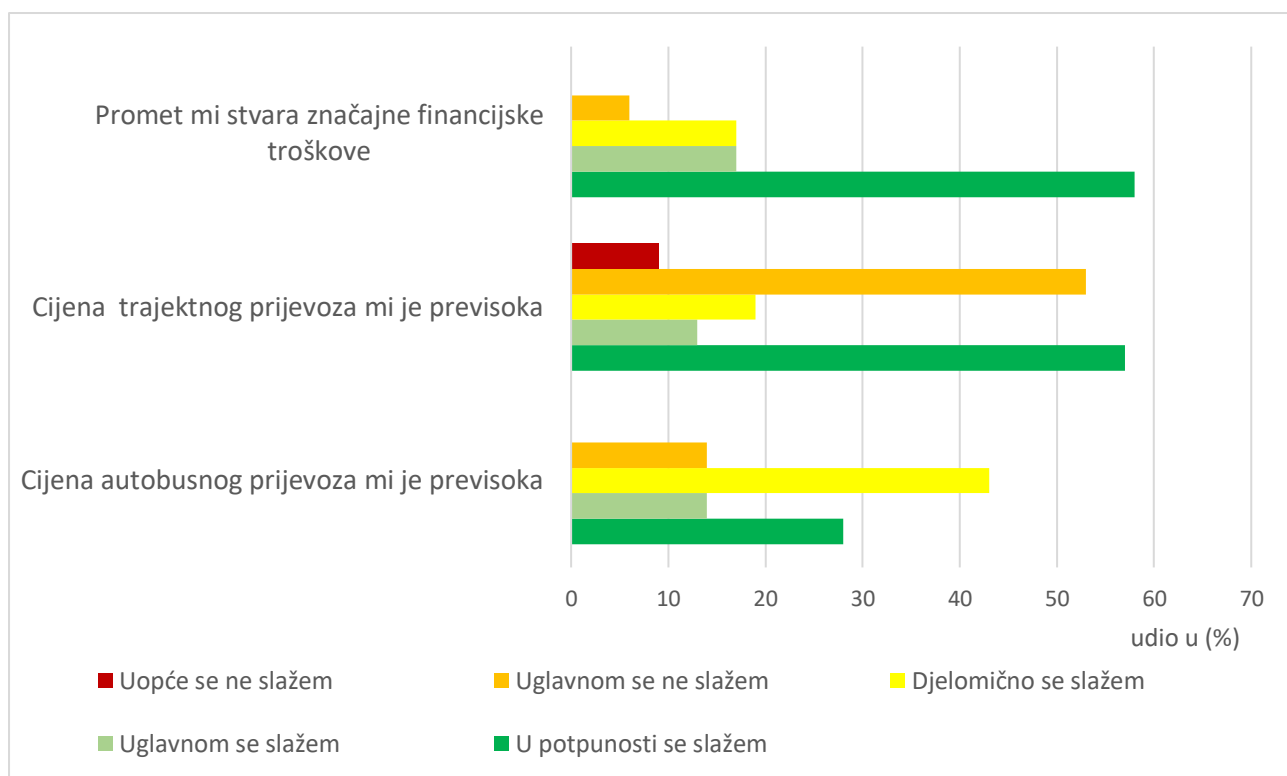
6.3. Utjecaj prometa na financije

U današnje vrijeme troškovi života značajno su narasli, dok su plaće i mirovine još uvijek veoma niske. Prosječna mirovina u Republici Hrvatskoj iznosi oko 1916 kn (za siječanj 2019., HZMO). Treba naglasiti i da dosta žena u životu nije bilo zaposleno, već da su bile domaćice. Dakle, brinule su za obitelj, kuću, zemlju i životinje stoga danas nemaju pravo na mirovinu tako dosta kućanstava živi od jedne mirovine. Od tih novaca treba platiti režije, hranu i ostale mjesečne troškove. U te troškove ulaze i oni nastali zbog prometa i njihovog načina kretanja u prometu.

Ukoliko osoba vozi automobil ili bilo koje drugo motorno vozilo, najmobilnija je, međutim ima i najviše financijskih izdataka. Tu ulazi prvenstveno cijena goriva. Uzimajući u obzir iznos mirovine, ne ostane previše za ostale troškove. Osim cijena goriva, postoje i troškovi održavanja vozila, registracije i osiguranja.

Netko tko ne posjeduje motorizirano prijevozno sredstvo i kreće se javnim autobusnim prijevozom, ovisno o tome koliko često koristi autobus i na kojim relacijama putuje ipak ima manje troškova. Prijevoz autobusom olakšavaju popusti za umirovljenike i osobe starije od 60 godina (Arriva.hr, n.d.). Međutim, ako osoba treba često na pregled u veće gradove poput Dubrovnika, Splita ili Korčule, cijene autobusnog prijevoza postaju mnogo veće. Tome pridonosi monopol jedne autobusne kompanije nekadašnjeg Autotransa, a sadašnje Arrive. Za Dubrovnik još vozi i Libertas koji se ubraja u prigradski autobusni prijevoz grada Dubrovnika. Ostali gradovi dostupni su samo putem jedne linije.

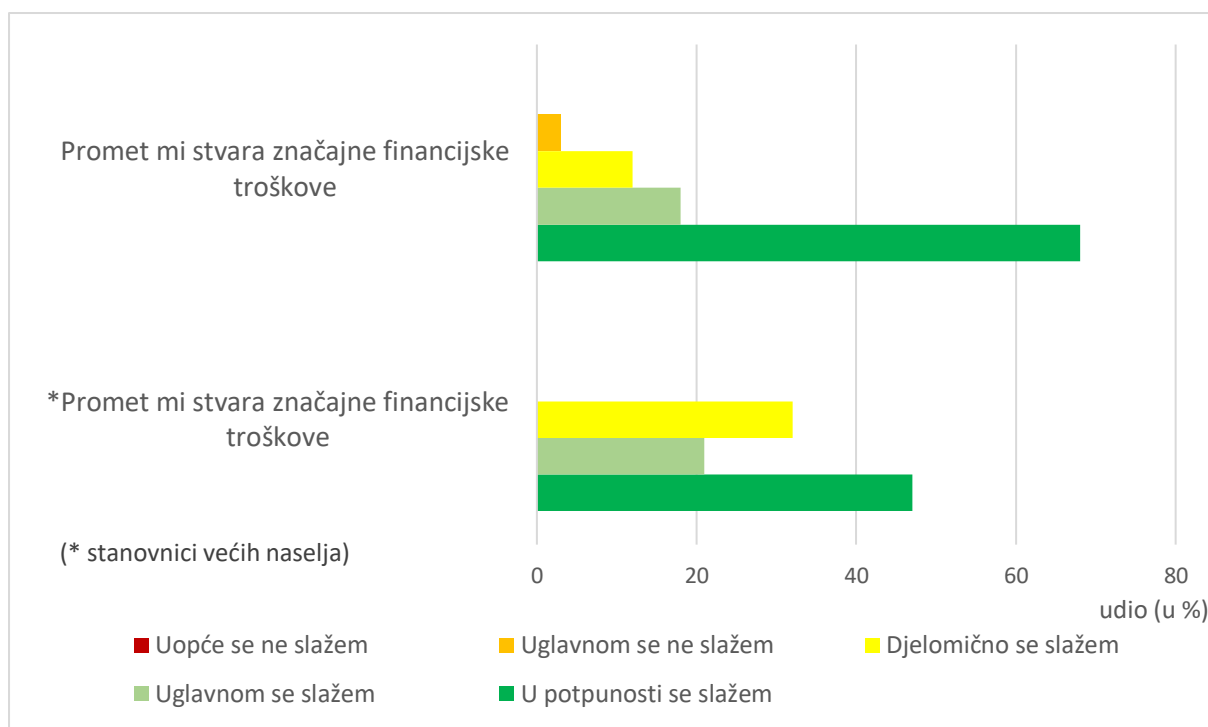
Stanovnici naselja koja nisu adekvatno povezana javnim autobusnim prijevozom, a ne voze automobil, putuju na druge načine. Obično ih netko drugi poput obitelji, prijatelja, rodbine ili susjeda vozi kada im je potrebno. Moglo bi se reći da je tako najjeftinije i najlakše, međutim takav način prijevoza ima i svoje mane koje će biti prikazane nešto kasnije.



Sl. 20. Utjecaj prometa na financije

Izvor: anketno istraživanje, travanj – svibanj 2019

Većina ispitanika (sl. 20.), čak njih 58 % smatra da zbog prometa imaju značajne financijske izdatke. Cijenu trajektnog prijevoza 52 % ispitanika smatra prihvatljivom, a 9 % se u potpunosti ne slaže s tvrdnjom da je cijena trajekta previsoka. Ovakve brojke ne iznenađuju s obzirom da umirovljenici imaju pravo na besplatan trajekt. Na pitanje o cijeni autobusnog prijevoza odgovarali su samo ispitanici koji su se izjasnili da su u posljednjih godinu dana svakodnevno najčešće putovali autobusom. Najviše ispitanika se djelomično slaže da je cijena autobusnog prijevoza previsoka. Prilikom kupovine karte umirovljenici imaju popust pa im cijena nije toliko nepristupačna. Najskuplja su najdalja odredišta poput Dubrovnika, Splita ili Zagreba. Međutim, lokalne vožnje su prihvatljive. Ono što valja istaknuti jest broj ispitanika koji su se najviše vozili autobusom. Jako mali broj ljudi često koristi autobusni prijevoz. Očito da cijena nije uzrok tome, već da postoje neki drugi problemi o kojima više slijedi u nastavku.



Sl. 21. Stavovi stanovnika većih i manjih naselja o utjecaju prometa na financije

Izvor: anketno istraživanje, travanj – svibanj 2019

Na sl. 21. prikazani su odgovori ispitanika manjih i većih naselja o utjecaju prometa na njihove financijske troškove. Stanovnicima manjih naselja promet stvara više troškova (68 %), nego stanovnicima većih naselja (47 % odgovora). Takvo stanje očituje se u činjenici da stanovnici moraju češće putovati radi najosnovnijih stvari koje nemaju dostupne u vlastitom naselju.

Ispitanici intervjuja u razgovoru su spomenuli i kako promet, odnosno koji oblik prijevoza koriste, utječe na njihove financije.

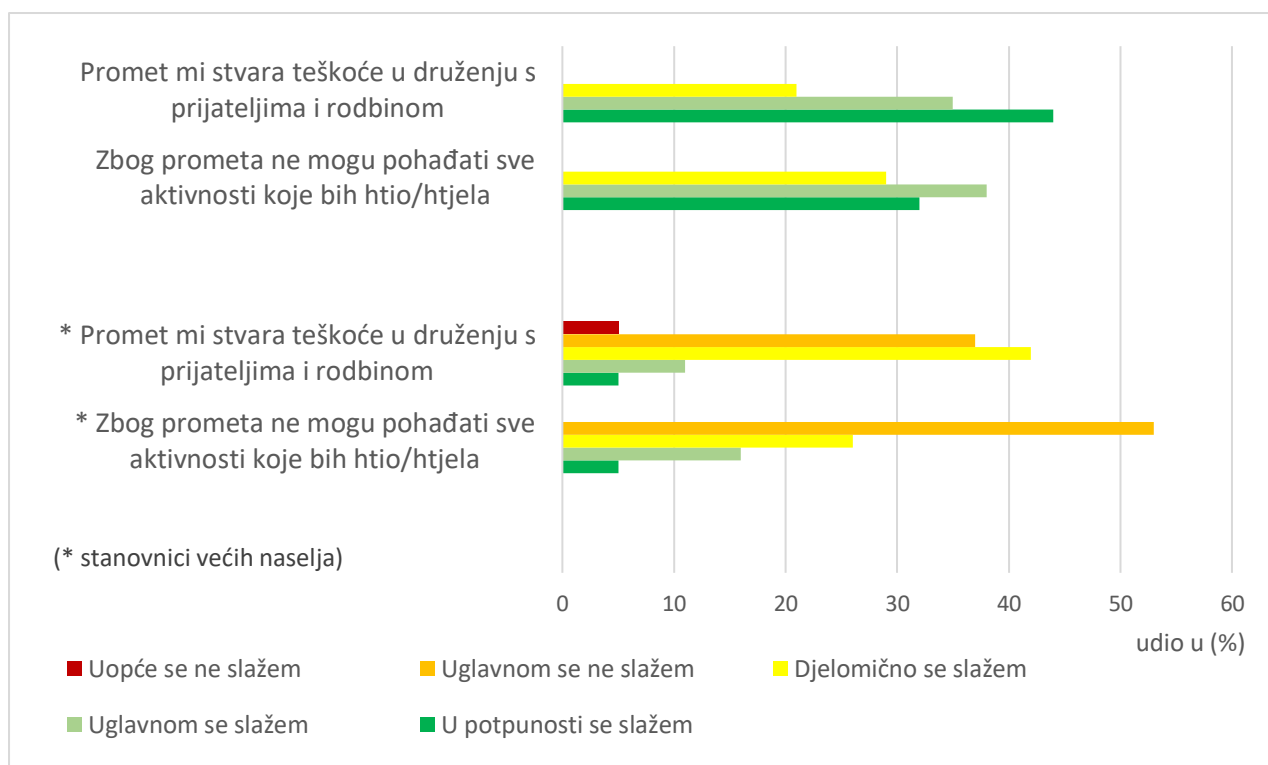
„Danas je sve došlo skupo pa ti je tako i auto imat. Kad platiš gorivo i sve ostalo pitaš se jel ti treba to, ali opet kad pomislim da dok iman auto mogu ići di hoću to je već druga priča. Nama auto stvarno treba ovdje pa se ti troškovi nekako prežive.“ (M.K.,66, Trpanj)

„Di god da trebamo ići odavde nama je trošak jer smo daleko. Moraš na trajekt ili do Dubrovnika, Splita pa ti je tu gorivo. Ovako svaki dan ja ne potrošim previše jer ne vozim pa ni ne idem. Kada trebam negdi onda me tko može odvede pa gledam tada obaviti što više toga.“

Naravno da se uvijek ponudim platiti benzinu ili ostaviti da imaju za piće. Više bi volila da ima neki bus tu pa ja odem kad meni treba i kad želin.“ (R.B., 70, Gornja Vrućica)

6.4. Utjecaj prometa na društveni život

Ljudi su društvena bića te im nije prirodno živjeti samima. Znanstvena istraživanja pokazala su da nedostatak socijalne interakcije može utjecati na fizičko, ali i mentalno zdravlje, zdrave navike te povećati rizik od smrtnosti (Umberson, Karas Montez, 2010). Dakle, ukoliko potreba za društvenom interakcijom nije zadovoljena, dolazi do depresije i sveukupno zdravstveno stanje se pogoršava. Osobito su po tom pitanju ugroženi stariji ljudi. Budući da više nisu zaposleni, nerijetko su izloženi nedostatku ljudskih kontakata. To se pogotovo odnosi na ljude koji žive u manjim selima, daleko od centara te nemaju dobru prometnu povezanost s većim mjestima. Ukoliko još k tome sami žive, opasnost od društvene depriviranosti je izrazito velika. Zbog toga su starijim ljudima bilo kakve društvene interakcije nužne. Usko povezano s društvenim interakcijama jest i mobilnost. Mogućnost kretanja na bilo koji način osobi daje do znanja da je još uvijek sposobna te da sama može kamo želi. Kao što Musselwhite i Curl (2018) navode u svojoj knjizi starijim ljudima su važne tri stvari: imati – financijsku stabilnost, kuću, zdravlje, zatim voljeti – imati bliske veze s obitelji i prijateljima i jednostavno biti – imati samopouzdanja, dobru reputaciju te moći pohađati aktivnosti koje im se sviđaju. Veliki faktor u održavanju mobilnosti i društvenih veza na Pelješcu je promet i njegova organizacija. Djeca se odsele u veća naselja, dok stariji ostaju u svojim rodnim selima te im je važna svakodnevna povezanost s djecom i unucima.



Sl. 22. Utjecaj prometa na društveni život

Izvor: anketno istraživanje, travanj – svibanj 2019

Na poluotoku ne postoji previše društvenih aktivnosti poput kina, kazališta, raznih radionica, muzeja i galerija u kojima stariji ljudi mogu uživati i družiti se. Za većinu ljudi koji žive u većim mjestima neke društvene aktivnosti (pjevački zbor, različite aktivnosti u crkvi i nekim udrugama poput Lige protiv raka) su lakše dostupne, međutim onima koji žive u manjim, udaljenim mjestima i to je nedostižno. Na sl. 22. je uočljiva razlika između onih koji žive u većim naseljima i manjim. Oni koji žive u većim centrima, općinskim centrima uglavnom, označeni su zvjezdicom (*). Na prvi pogled vidljiva je razlika među njihovim odgovorima. Da je promet prepreka u druženju s prijateljima i rodbinom smatra 80 % ispitanika iz manjih naselja, s druge strane 42 % ispitanika iz većih naselja se tek djelomično slaže s tvrdnjom, a 39 % uglavnom ne slaže. Da zbog prometa ne mogu pohađati sve aktivnosti koje bi željeli smatra 44 % ispitanika iz manjih naselja, a 53 % ispitanika iz većih naselja se uglavnom ne slaže s tom činjenicom.

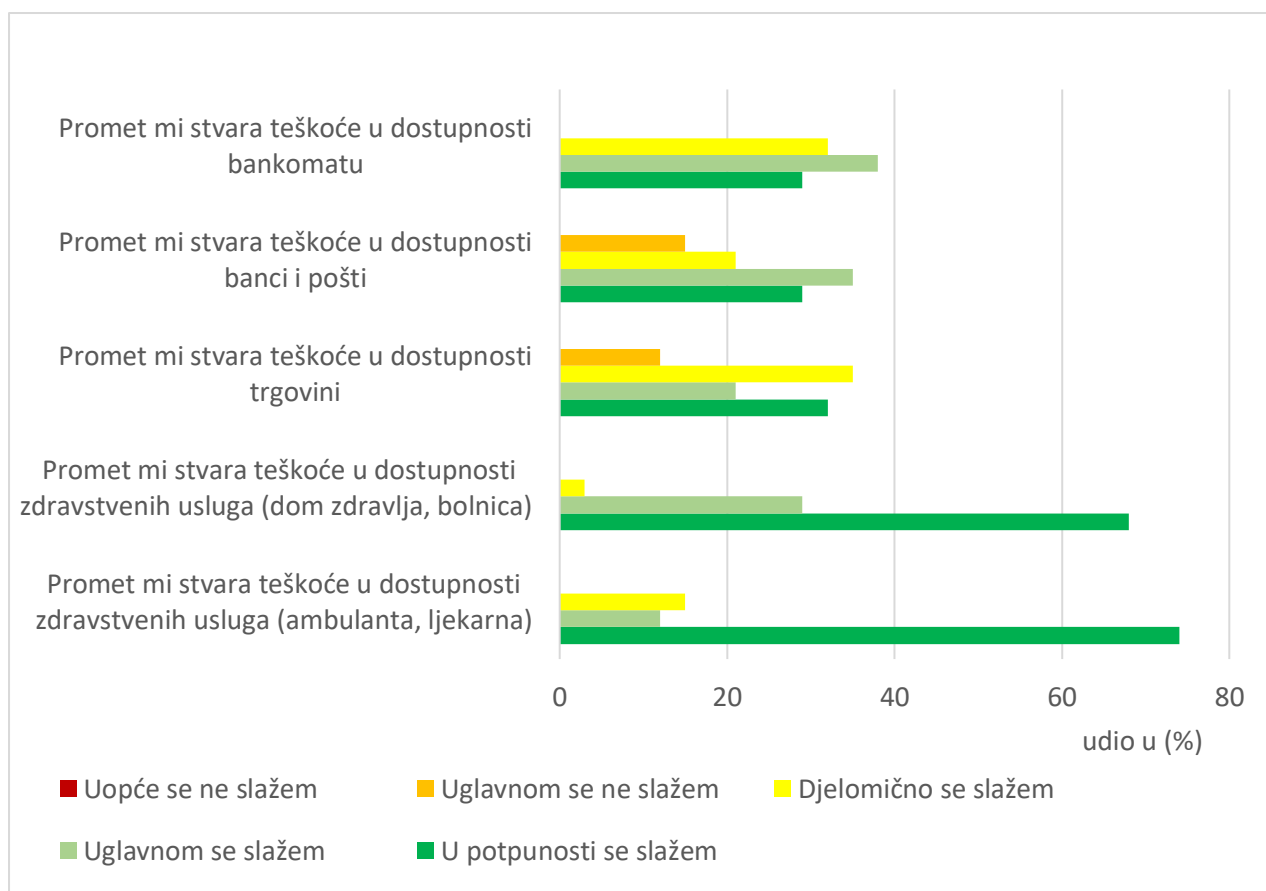
Ispitanici intervjuja dotakli su se teme društvenog života na Pelješcu:

„ Ma nemamo mi di ni ići, ajde još za nas stare, ali gledan ove mlade i kako nema ništa za njih je jako tužno. Mi smo nekako i navikli na to. Odem popodne u šetnju, ako su mi prijatelji tamo zaigramo na boće i tako prođe dan. Doduše zimi kad je vreme loše onda smo uglavnom doma. Nekad se skupimo pa zaigramo na karte i to je sve što ode možeš radit. “ (K.O., 74, Kučište)

„ Uglavnom mi dan prođe u obavezama po kući, ali volim otići na misu i kad nije nedjelja da se malo maknem iz kuće. Ponekad kad su neke akcije sudjelujem u Ligi protiv raka pa se družimo svi skupa. Najdraže mi je kad neko od prijatelja dođe kod mene pa onda sjedimo i pričamo. Ako bude neki izlet s crkvom idem i na to, ali to je rijetkost. “ (A.I., 75, Orebić)

6.5. Utjecaj prometa na svakodnevne aktivnosti

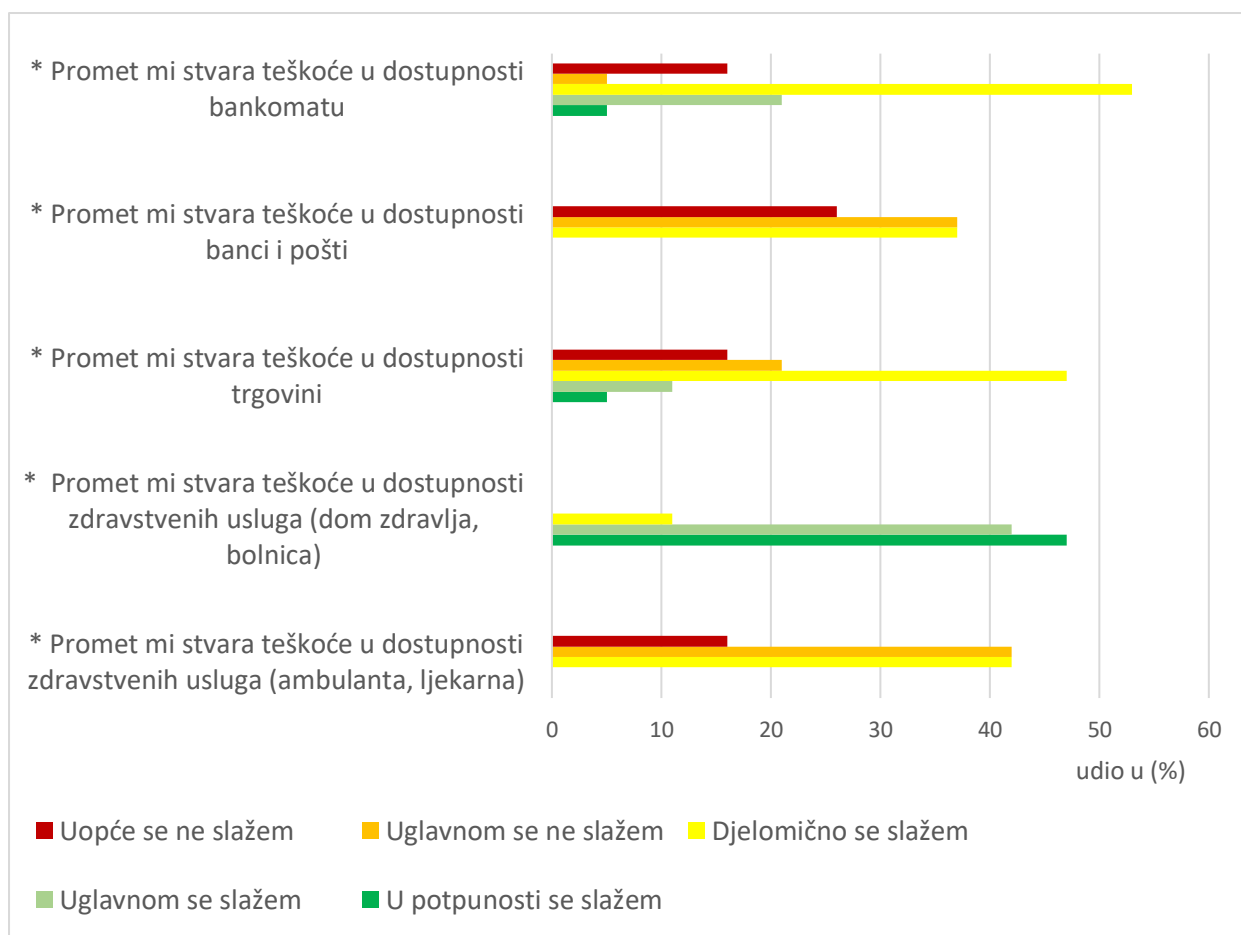
Kao i u društvenom aspektu promet igra veliku ulogu i u svakodnevnim aktivnostima. U većim naseljima poput gradova postoji velik broj trgovina, banaka, poštanskih ureda, ljekarni i slično. Te usluge su lako dostupne velikoj većini stanovništva. Na poluotoku te osnovne usluge nisu zastupljene u velikom broju. U većim mjestima postoji više usluga, međutim vidjeli smo na sl. 14. da su i ta veća naselja tek područni ili lokalni centri, što znači da im još dosta važnih usluga nedostaje. No, barem imaju ono najosnovnije za svakodnevni život. Na sljedećim slikama (sl. 23. i sl. 24.) usporedit će se dostupnost svakodnevnim uslugama ljudi koji žive u većim mjestima i onih koji žive u manjim, perifernim naseljima. Ispitanika koji žive u većim mjestima, odnosno općinskim je bilo 19, a stanovnika manjih naselja 34.



Sl. 23. Utjecaj prometa na svakodnevne aktivnosti ljudi u manjim mjestima

Izvor: anketno istraživanje, travanj – svibanj 2019

Sl. 23. prikazuje odgovore stanovnika manjih, udaljenijih sredina. Izjasnili su se da im promet otežava najviše u dostupnosti ambulanti i ljekarni (74 % ispitanika), a nakon toga domu zdravlja i bolnici (68 % ispitanika). Njih 35 % se djelomično slaže i 32 % se u potpunosti slaže da zbog prometa ne mogu lako pristupiti trgovini. Tvrdnju da imaju poteškoće u dostupnosti banci i pošti zbog prometa potvrdilo je oko 70 % ispitanika. Oko 68 % ispitanika potvrdilo je da zbog prometa teže pristupaju bankomatu. Ukoliko nema svako mjesto, ima barem mjesto u blizini i najmanju trgovinu s osnovnim stvarima, poštanskih ureda također, ima i u mnogo manjih naselja koja nisu lokalni centri. Međutim, ono što možemo iz ovih odgovora izdvojiti kao najveći problem su svakako pristup ambulanti, ljekarni, domu zdravlja i bolnici. Dakle, stariji stanovnici udaljenijih naselja osjećaju se najviše zakinjuto po pitanju dostupnosti zdravstvenih usluga. To je i razumljivo ukoliko se prisjetimo iz poglavlja 5. o dostupnosti usluga, koliko je ovo područje pokriveno različitim zdravstvenim uslugama te koji nedostaci postoje.



Sl. 24. Utjecaj prometa na svakodnevne aktivnosti ljudi u većim mjestima

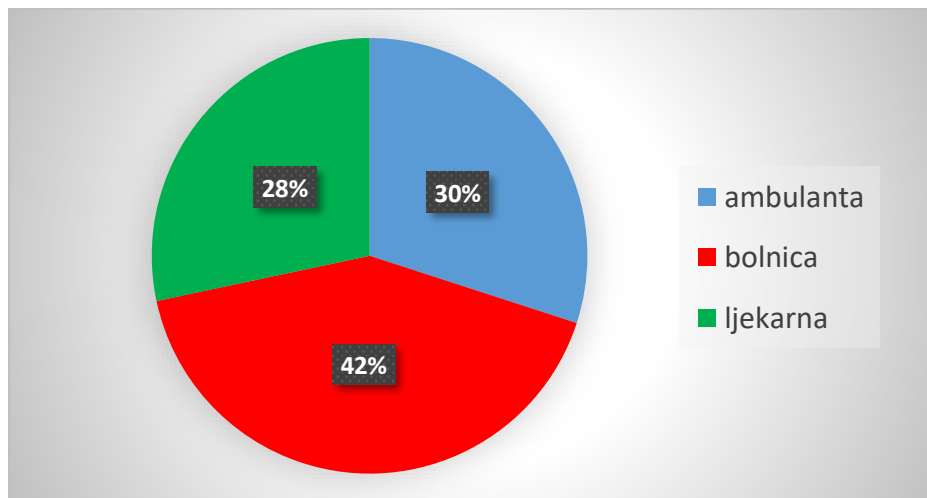
Izvor: anketno istraživanje, travanj – svibanj 2019

Sl. 24. prikazuje odgovore ljudi koji žive u većim mjestima poput područnih i lokalnih centara, koji su bolje opremljeni različitim centralnim funkcijama i uslugama. Na pitanje o dostupnosti ambulante i ljekarne 58 % ispitanika je odgovorilo da se ne slaže da im promet predstavlja problem u njihovoj dostupnosti. Međutim, 42 % ispitanika se djelomično slaže. To možemo protumačiti činjenicom da i u većim mjestima postoje udaljeniji krajevi te da iako su relativno blizu uslugama zbog ne postojanja javnog prijevoza, dostupnost im je i dalje otežana. Čak 90 % stanovnika je odgovorilo da se slaže da je promet prepreka u pristupanju domu zdravlja i bolnici. Oko 37 % ljudi se ne slaže da im je problem pristup trgovini, ali 47 % se djelomično slaže. Dobar pristup banci i pošti ima 63 % ispitanika, 52 % se djelomično slaže s tvrdnjom da zbog prometa imaju otežan pristup bankomatu. Inače i u većim mjestima, postoji uglavnom samo jedna poslovnica banke i tek nekolicina bankomata drugih banaka, koji često znaju biti postavljeni na udaljenijim lokacijama od samog centra naselja. Stoga ovakvi odgovori ne iznenađuju.

6.6. Najteže dostupne usluge

U ovom dijelu istraživanja, ispitanici su zamoljeni da zaokruže maksimalno tri usluge koje su im zbog prometa najteže dostupne. Nužno je znati što ljudima iz kojih naselja najviše nedostaje kako bi se moglo poraditi na rješenju i olakšavanju života stanovnicima. I ovdje su se odgovori uspoređivali među stanovnicima većih (19 ispitanika) i manjih naselja (34 ispitanika). Na sl. 25. prikazani su odgovori ljudi koji žive izvan bilo kakvih centara. Njima je najteže dostupna bolnica, zatim ambulanta i ljekarna.

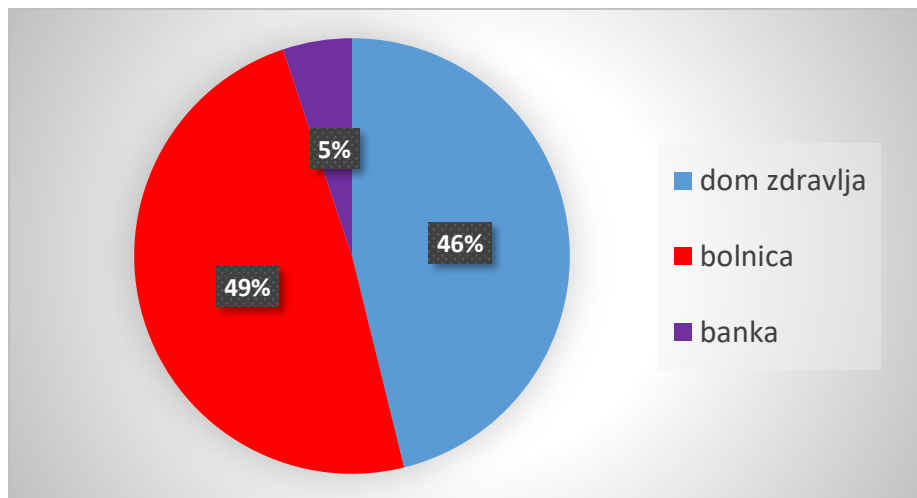
Kao i u prethodnim odgovorima o dostupnosti svakodnevnih usluga, najviše problema imaju upravo sa zdravstvenim uslugama. Manje zastupljeni odgovori još su uključivali trgovinu, banku, dom zdravlja i poštu.



Sl. 25. Najteže dostupne usluge ljudima u manjim mjestima

Izvor: anketno istraživanje, travanj – svibanj 2019

Na sl. 26. prikazani su odgovori ljudi koji žive u većim mjestima. Njima najteže dostupne usluge su prvenstveno bolnica, zatim dom zdravlja. Banka, pošta, ambulanta, trgovina i ljekarna su bile jako malo ili nikako zastupljene u odgovorima.



Sl. 26. Najteže dostupne usluge ljudima u većim mjestima

Izvor: anketno istraživanje, travanj – svibanj 2019

Kada sada usporedimo međusobno ove rezultate, zaključujemo da svim ispitanicima promet stvara probleme u dostupnosti zdravstvenim uslugama. Najviše problema imaju u pristupu bolnici. Dom zdravlja je okarakteriziran kao teže dostupan od strane ispitanika iz većih naselja zato što oni imaju dobar pristup ambulanti i ljekarni. Međutim, stanovnicima manjih naselja upravo te usluge manjkaju, stoga su one za njih primarne. Poštanski uredi i trgovine su poprilično dobro zastupljeni, pa i ljudi iz perifernih naselja ne osjećaju veliku zakinutost za te osnovne funkcije, što je pozitivna stvar. S bankama i bankomatima je već malo drukčija situacija, obzirom da se poslovnice nalaze samo u većim mjestima i to uglavnom samo jedna poslovnica jedne banke. Bankomata ima nešto više, ali i oni nisu na svakom koraku da je svim ljudima jednostavno doći do njih kako primjerice u gradovima.

Ispitanici intervjua odgovarali su na pitanje: Što Vam je najteže dostupno (poput trgovine, ljekarne i sl.) i kako dolazite do tih usluga?

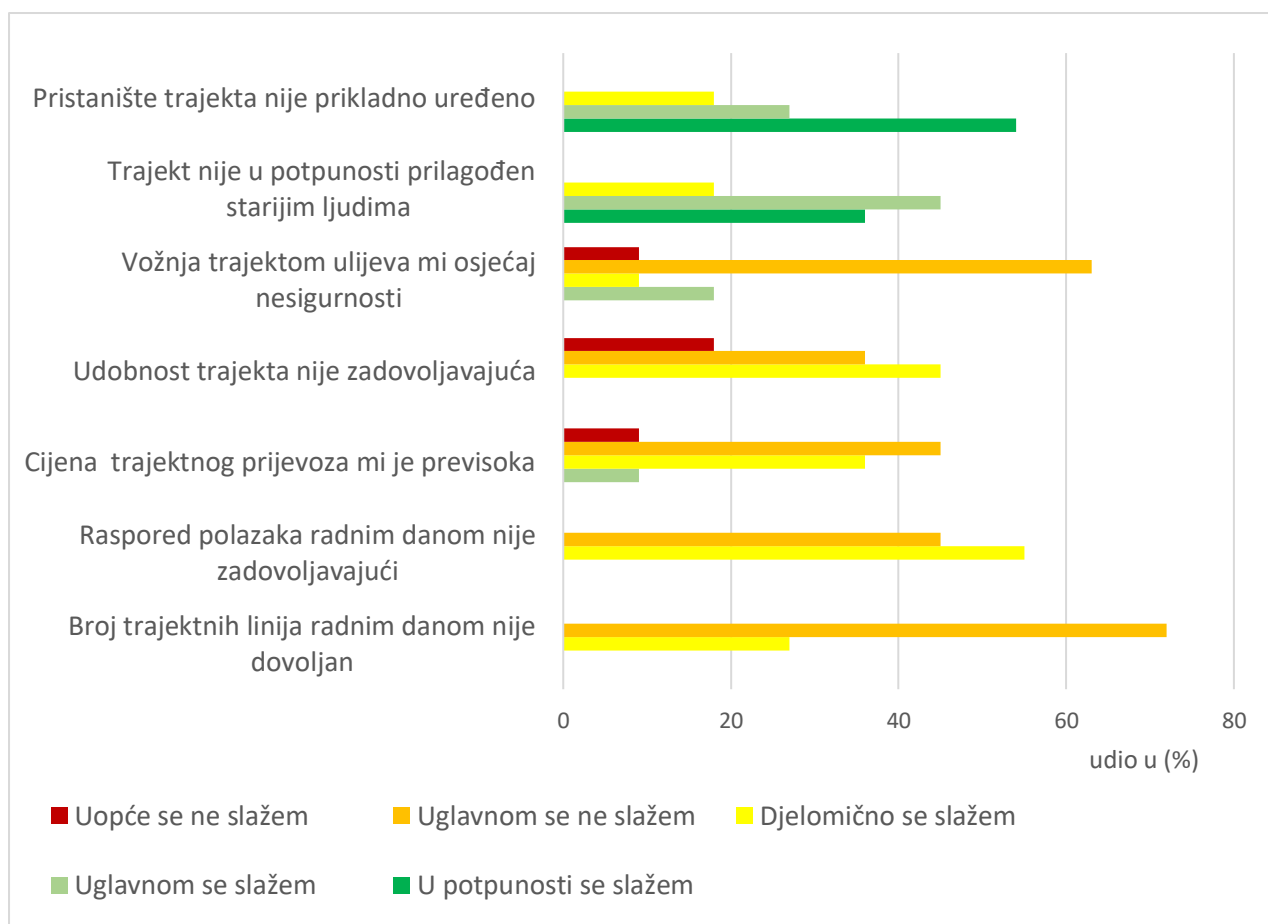
„Definitivno trgovina, ljekarna i ambulanta. Kada trebam nešto obaviti odvede me susjed ili kćer, ponekad mi i sestra što dolazi u kućnu njegu donese neke stvari, tako da snalazim se. Bilo bi lakše da postoji trgovina bliže pa da mogu sama prošetati.“ (R.B, 70, Gornja Vrućica)

„Živim jako blizu centra i Bogu hvala noge me još služe pa većinu stvari mogu sama obaviti. Ako trebam u veću kupovinu, odvedu me djeca ili unuci. Problem mi je kada moram u Dom zdravlja na Korčulu ili u bolnicu na pregled tada isto moram tražiti tko me može odvesti i onda djeca izgube cijeli dan na poslu radi mene.“ (A.I, 75, Orebić)

„ U mjestu imamo trgovinu i poštu što dosta znači, ali čim trebam do banke, ljekarne ili do općine moram koristiti autobus koji nije čest baš ili vidjeti tko još ide da mogu s njim. Većinu stvari za mene obave djeca ili susjedi, ja idem ako baš moram osobno.“ (K.O, 74, Kučište)

6.7. Trajektni prijevoz

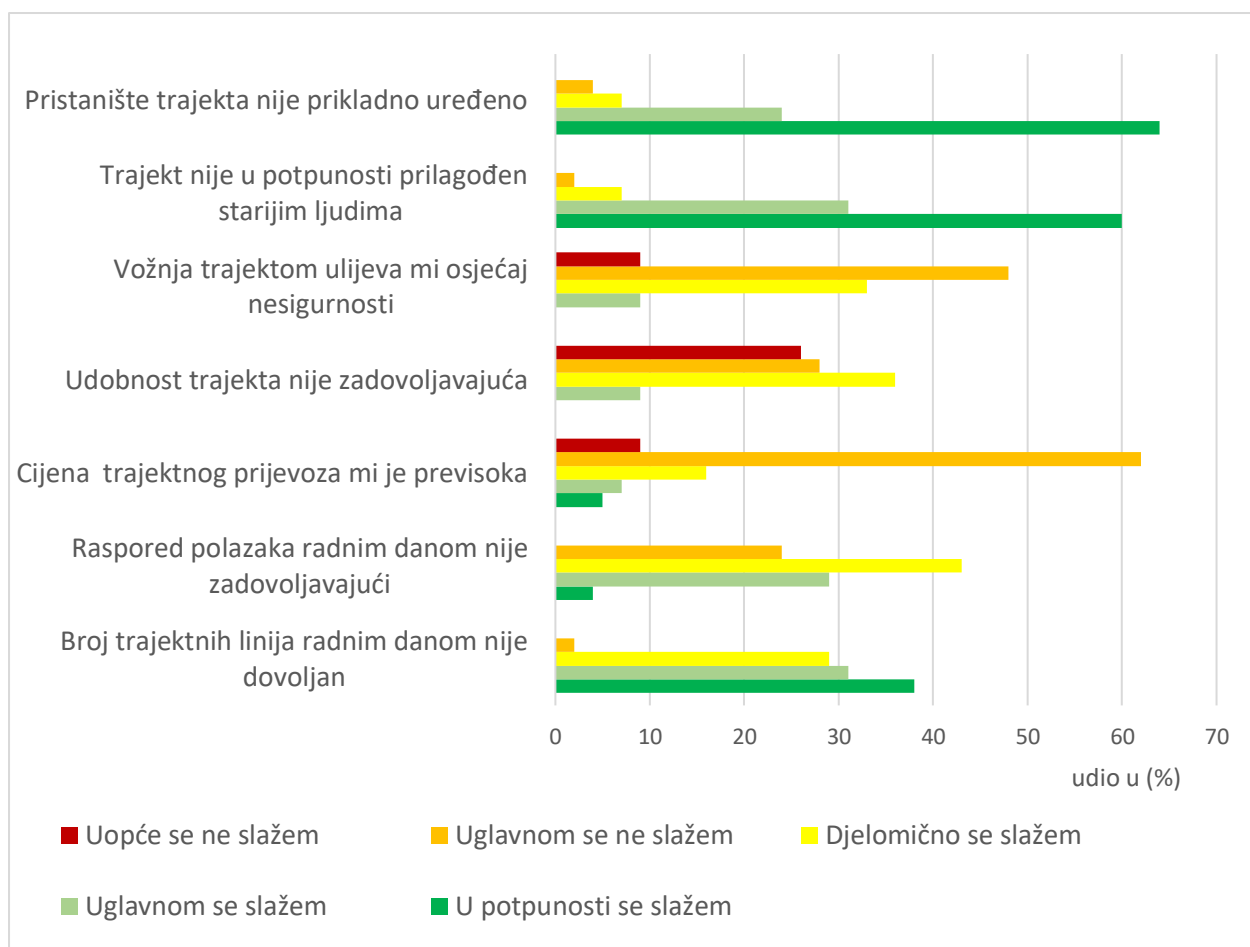
U ovom istraživanju o prometu i njegovom utjecaju na svakodnevni život ljudi ovog područja ne možemo se ne dotaknuti i trajektnog prijevoza. Budući da većina poluotoka ima izrazita otočna obilježja te da na Pelješcu postoje čak tri trajektne linije, trajektni kao javni prijevoz igra također bitnu ulogu u kretanju stanovnika. Time više što dvije linije povezuju poluotok s većim gradovima u kojima postoje funkcije koje su nužne stanovnicima, a na poluotoku ih nema. Ponovno i ovdje dolazi do izražaja specifičnost poluotočnog oblika pa tako ne ovise stanovnici svih općina podjednako o trajektnom prijevozu. Općina Ston najbliža je ostatku kopna, pa stanovnicima te općine, pogotovo ovim najistočnijim, trajektni prijevoz skoro uopće nije važan za svakodnevni život. Stoga su se odvojeno promatrali odgovori ispitanika iz te Općine i iz ostalih. Ispitanika iz Općine Ston bilo je 11.



Sl. 27. Stavovi o kvaliteti trajektnog prijevoza stanovnika Općine Ston

Izvor: anketno istraživanje, travanj – svibanj 2019

Na sl. 27. prikazani su odgovori stanovnika Općine Ston. Dakle, oni najrjeđe koriste trajektni prijevoz. Njih čak 72 % se ne slaže da broj linija radnim danom nije dovoljan. Oko 54 % ispitanika se djelomično slaže da raspored polazaka radnim danom nije zadovoljavajući. S tvrdnjom da je cijena trajektnog prijevoza previsoka ne slaže se 45 % ispitanika. Također, 45 % ispitanika se djelomično slaže da udobnost trajekta nije zadovoljavajuća. S tvrdnjom da vožnja trajektom ulijeva osjećaj nesigurnosti ne slaže se 64 % ispitanika. Čak 82 % ljudi smatra da trajekt nije u potpunosti prilagođen starijim ljudima (uske i strme stepenice za dolazak do prostora za sjedenje, nema lifta) te da pristanište trajekta nije uređeno (ne postoji prostor za čekanje, klupe za sjesti ili WC).



Sl. 28. Stavovi o kvaliteti trajektnog prijevoza stanovnika ostalih općina

Izvor: anketno istraživanje, travanj – svibanj 2019

Na sl. 28. prikazani su odgovori ljudi koji često koriste trajektni prijevoz. Na tvrdnju da broj trajektnih linija nije dovoljan slaže se 38 % ispitanika, a da raspored polazaka radnim danom nije zadovoljavajući, djelomično se slaže 43 % putnika. Čak 62 % ispitanika ne slaže se s tvrdnjom da je cijena trajekta previsoka. S tvrdnjom da udobnost trajekta nije zadovoljavajuća djelomično se slaže 37 % ispitanika. Nadalje, 48 % putnika se ne slaže s tvrdnjom da im vožnja trajektom ulijeva osjećaj nesigurnosti. Međutim, 60 % ispitanih ljudi slaže se da trajekt nije prilagođen starijim ljudima. Isto tako 64 % ispitanih se slaže da ni pristanište trajekta nije prikladno uređeno i ima sve potrebne sadržaje.

Ispitanici iz Općine Ston manje su zadovoljni brojem i rasporedom dnevnih linija radnim danom. Međutim, ispitanici ostalih općina su uglavnom zadovoljni brojem trajektnih linija, ali

smatraju da u nekim dijelovima dana i noći linije trebaju biti malo bolje raspoređene. Većinom se svi slažu da im je cijena prihvatljiva, a odgovor leži u činjenici da imaju besplatan prijevoz pa su takvi odgovori više nego očekivani. Iako treba napomenuti da to važi samo za osobu, dok za automobil moraju platiti po otopnoj cijeni. Stanovnici se osjećaju ugodno prilikom vožnje, najviše jer su naviknuti na more, ali i zato što su današnji trajekti veći, stabilniji, udobniji i sigurniji. Ono što ipak zabrinjava jest da su svi ispitanici nezadovoljni prilagođenošću trajekta starijim osobama te uređenjem trajektnih pristaništa.

Sudionici intervjua su također ispitani o trajektnom prijevozu. Na pitanje koliko je bitan trajektni prijevoz u Vašem svakodnevnom životu i koliko je on dobar, odgovorili su sljedeće:

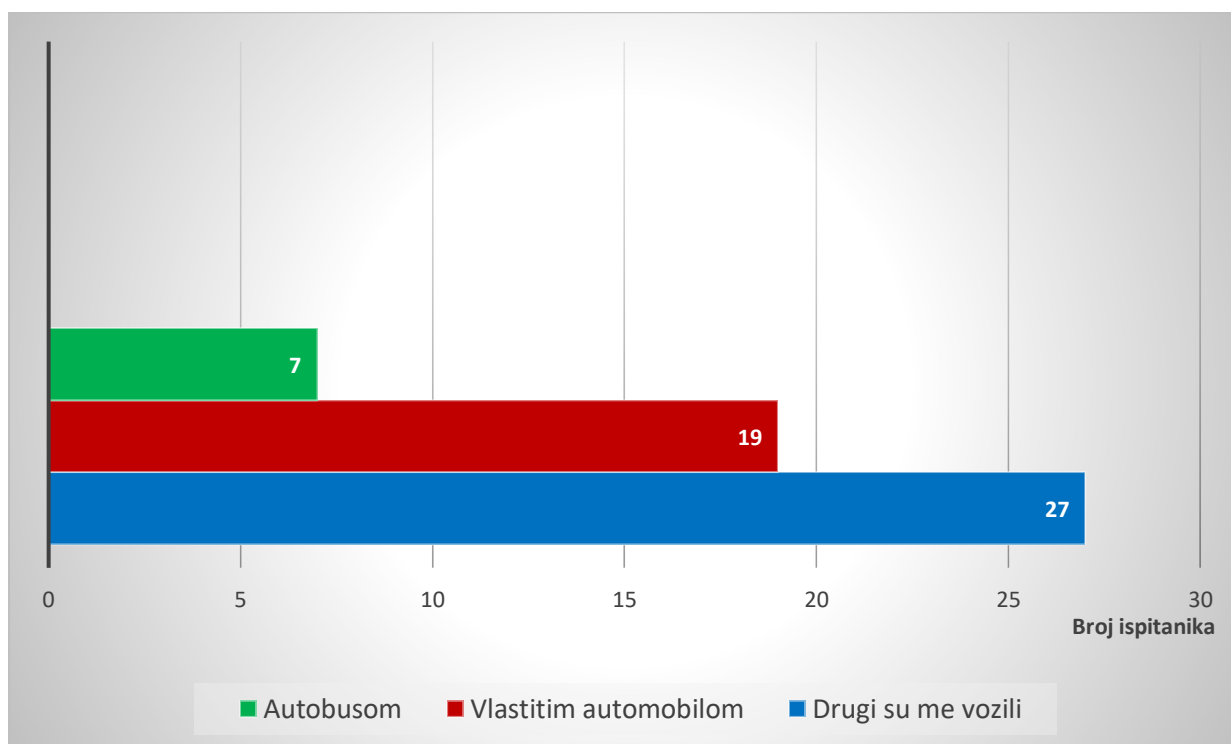
„Znam često otići do Ploča, ipak je to grad, imaju više toga nego mi ovdje. Pa kad trebam više kupovati sjednem na trajekt i kupim tamo sve što mi treba. Ljeti je problem što su velike gužve pa trajekt zna dosta kasniti, onda izbjegavam ići osim ako baš ne moram. Zimi je uredu, samo što jako rijetko ide trajekt pa moram paziti dobro na red vožnje.“ (M.K., 66, Trpanj)

„U Korčulu idem jedino ako baš moram. Moram do doma zdravlja, na sud, na neki od zavoda koji ode ne postoje ili slično. Prvo moram doći s nekim do trajekta, krenuti na vrijeme i onda tražiti tko će me vratiti doma kad završim. Najmanje pola dana izgubim u prometu, ali to je tako kod nas. Ne znamo za bolje. Jedini mi je problem kada zimi dođem ranije i moram čekati trajekt što nema čekaonice gdje mogu sjesti ili barem otići na WC.“ (V.T., 67, Lovište)

„Nama u Stonu trajekt ne znači ništa skoro. Samo ako idem prijateljima na Korčulu, onda moram dobro paziti kada krenuti da stignem na vrijeme. Ima ipak skoro sat vožnje do Orebića. A ovi drugi za Ploče, s njim jedino idem ako se vraćam iz Splita pa mi se ne da preko granice, ali rijetko mi odgovara pa idem okolo.“ (D.Š., 65, Ston)

6.8. Najčešći oblik putovanja

U posljednjem dijelu ankete ispitani su svakodnevni načini putovanja stanovnika. Pod putovanjem smatra se kretanje u svrhu obavljanja svakodnevnih poslova. Ispitanici su prvo trebali razmisliti na koji način su se kretali najviše u posljednjih godinu dana. Vlastitim automobilom, javnim autobusnim prijevozom ili ih je netko drugi vozio automobilom. Čest oblik putovanja na poluotoku koji koriste ljudi iz različitih razloga (npr. ne posjedovanje vozačke dozvole, ne posjedovanje automobila, zdravstveni razlozi) jest vožnja s članovima obitelji, prijateljima, susjedima ili sumještanima. Najviše ispitanika je odgovorilo da su se kretali u prostoru u posljednjih godinu dana upravo tako da ih je netko drugi vozio (sl. 29.). Dakle, oko 51 % ljudi je ovisilo o nekom drugom. Nadalje, 36 % ljudi izjasnilo se da su se najčešće kretali vlastitim automobilom, dakle da su sami vozili. Najmanje ljudi koristilo je javni autobusni prijevoz – tek 13 % odnosno samo sedam ljudi.

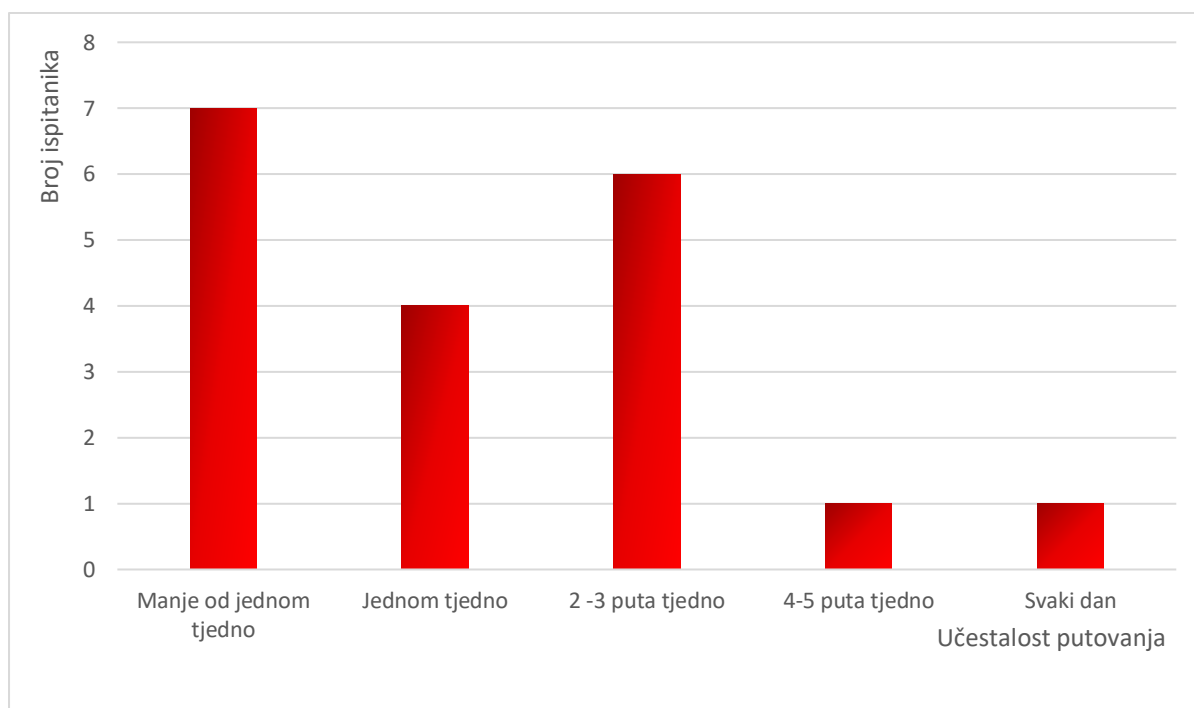


Sl. 29. Najčešći oblik prijevoza

Izvor: anketno istraživanje, travanj – svibanj 2019

Nakon toga, ispitanici su odgovarali na pitanje o učestalosti kretanja tim načinom putovanja koji su odabrali te su dali svoje mišljenje o kvaliteti tog oblika vožnje.

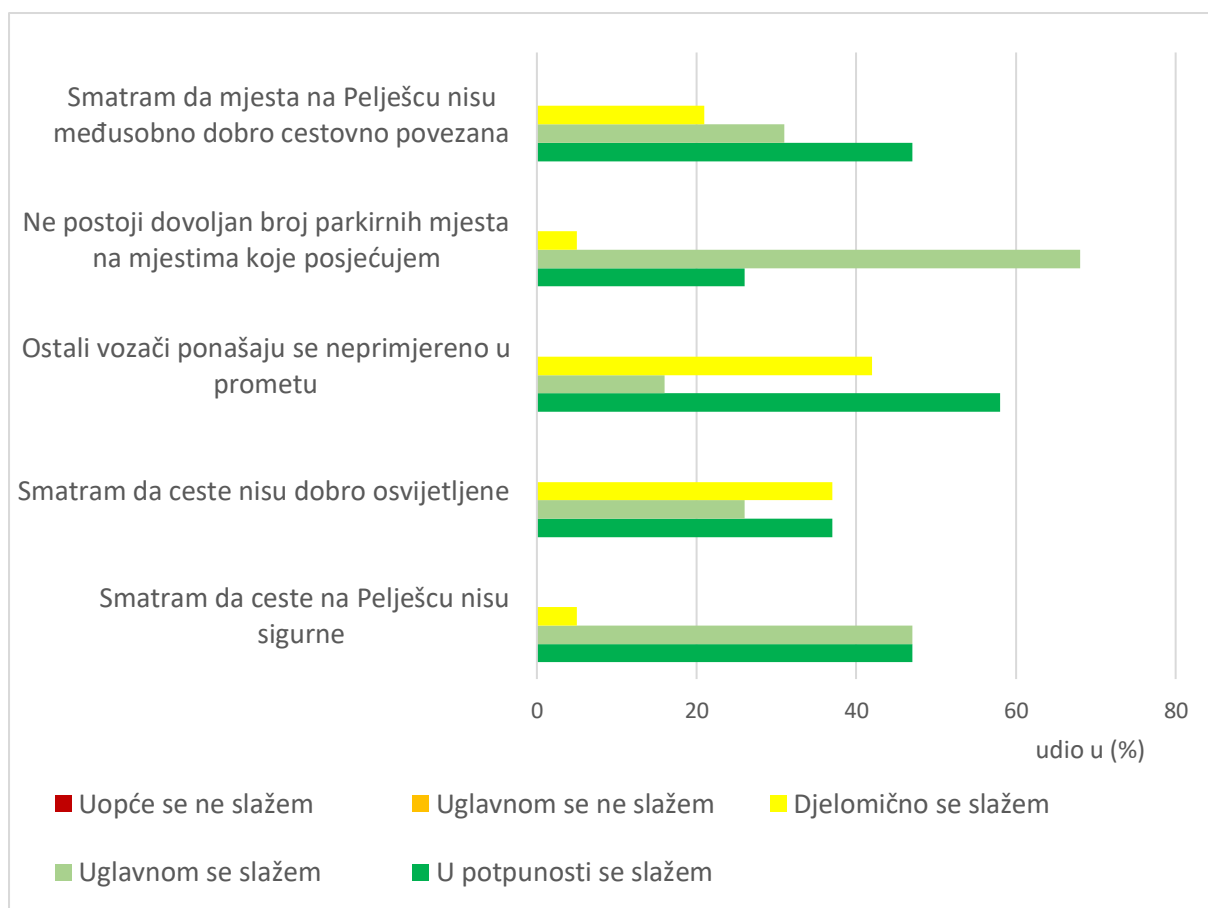
Prvo će se krenuti od analize ispitanika koji su najčešće putovali vlastitim automobilom. Iz prikaza na sl. 30. vidljivo je da je najviše ispitanika vlastitim automobilom putovalo manje od jednom tjedno (38 %), nakon toga 32 % ispitanika automobil je koristilo 2 – 3 puta tjedno. Samo jednom tjedno se automobilom vozilo 21 % ispitanika.



Sl. 30. Učestalost putovanja automobilom

Izvor: anketno istraživanje, travanj – svibanj 2019

Sljedeća pitanja (sl. 31.) ispitanike su ispitivala o kvaliteti prometnica i svemu što utječe na njihovu sigurnost i vožnju automobilom. Čak 95 % ispitanika smatra da ceste na Pelješcu nisu sigurne. Tako 63 % vozača smatra da ceste nisu dobro osvijetljene, a 84 % ispitanika da se ostali vozači ponašaju neprimjereno u prometu. Isto tako 95 % ispitanika smatra da nedostaje parkirnih mjesta. Čak 79 % ispitanih vozača smatra da naselja na Pelješcu nisu dovoljno dobro povezana.



Sl. 31. Stavovi o kvaliteti automobilske prijevoza

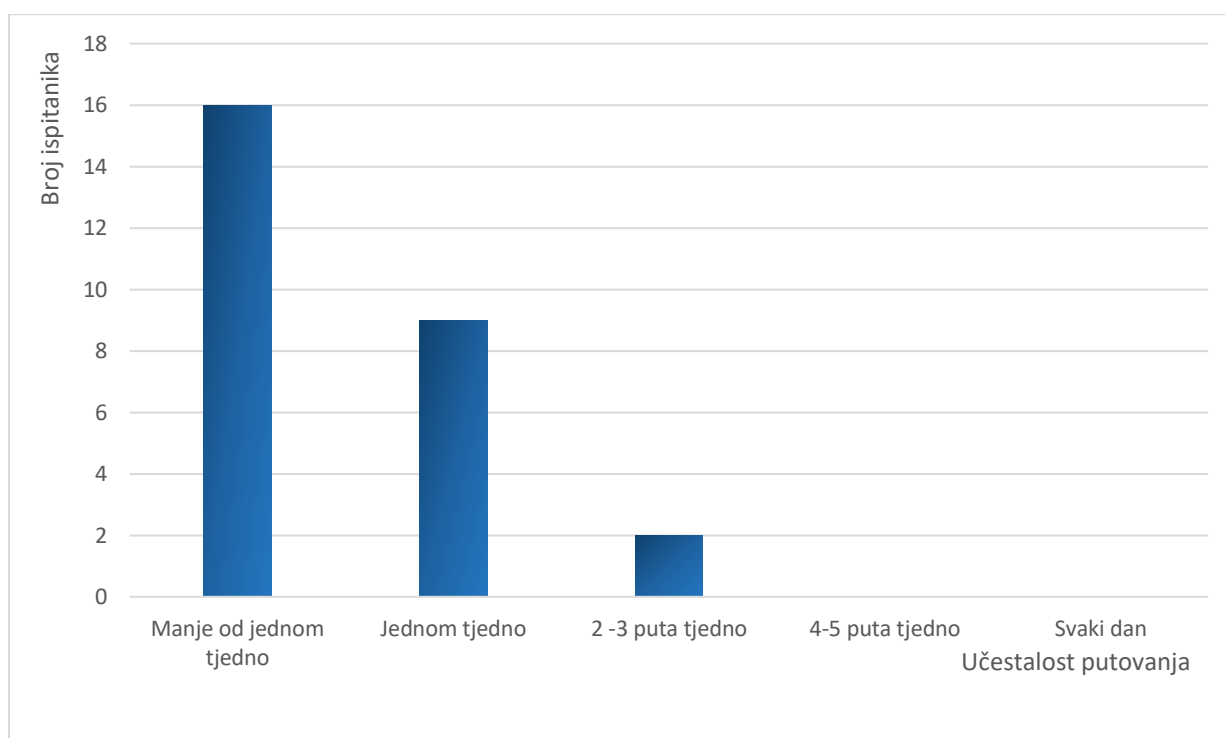
Izvor: anketno istraživanje, travanj – svibanj 2019

Kako bi se dobila bolja predodžba o prednostima i nedostacima načina na koji stanovnici poluotoka svakodnevno putuju postavljeno im je baš takvo pitanje u intervjuu: Koje su prednosti i mane kod Vašeg svakodnevnog načina putovanja? Prvo će se izdvojiti odgovori koji se odnose na putovanje vlastitim automobilom.

„ O, pa prednosti ima dosta da, ovisim samo o sebi, mogu poći negdje kad god oću. Dođem skroz do odredišta. Ali ima i nedostataka. Nije auto baš jeftino imati. Cijene goriva stalno idu gori, auto je staro pa je na popravku svako malo, a i ja nisam sve mlađi pa mi nekada bude i naporno voziti.“ (M.K., 66, Trpanj)

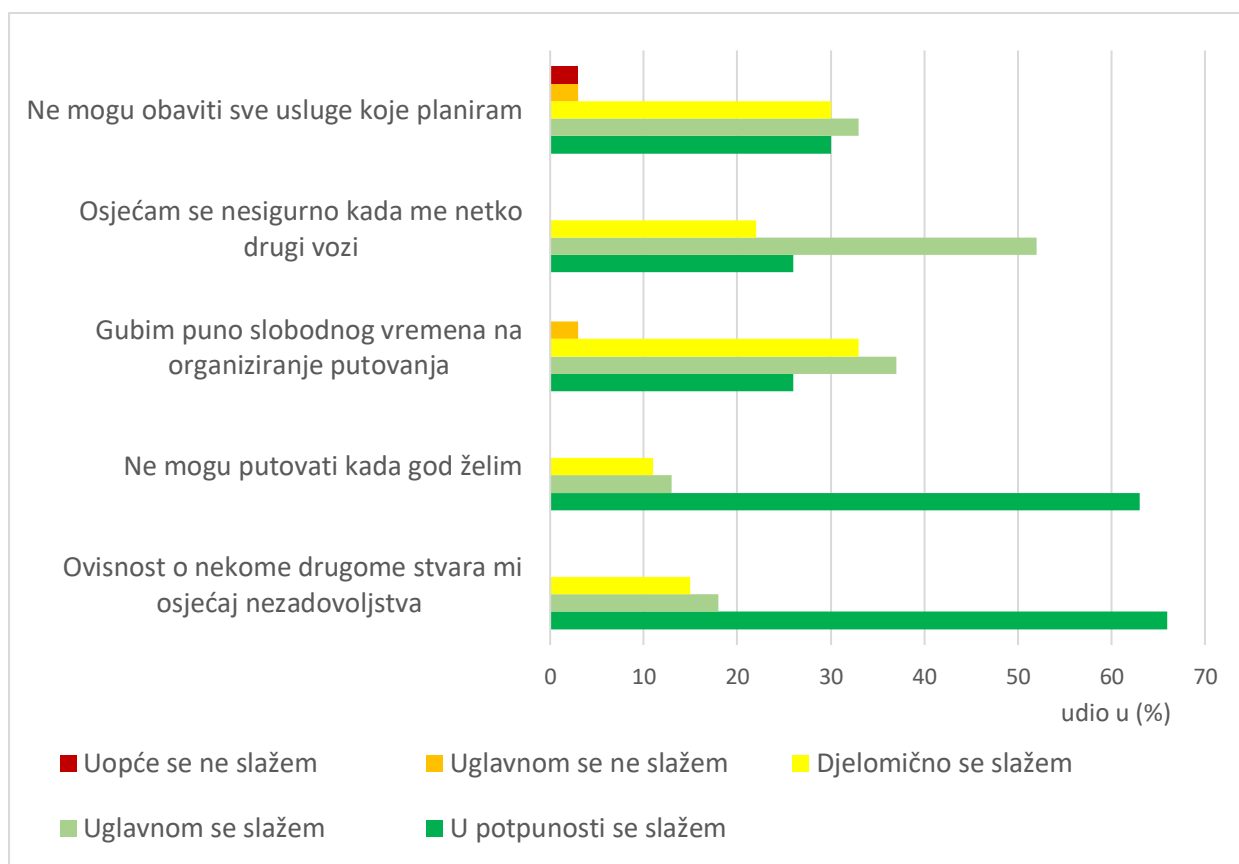
„ Dok budem moga voziti ću jer se osjećam tako sposobno sam napraviti neke stvari, ne moram moliti nikoga da me vozi. Što se nedostataka tiče ceste su loše, ima vozača koji ne paze na nas sporije, tako da je rizik svaki put kad sidneš u auto. I da ne govorim da je skupo imat auto, ali ja ne idem tako često pa se preživim.“ (D.Š., 65, Ston)

Na sl. 32. prikazana je učestalost putovanja osoba koje netko drugi vozi bilo da su to prijatelji, obitelj i rodbina, susjedi ili samo dobri znanci. Oko 59 % ispitanih osoba takav način prijevoza koristi manje od jednom tjedno. Dakle, nekoliko puta mjesečno obave najpotrebnije stvari da su što manje na teret drugima. Nadalje, 33 % ispitanih se ovako kreće jednom tjedno, a samo 7 % njih 2-3 puta tjedno. Opravdanje ovih brojki možemo pronaći u ostalim odgovorima ispitanika (sl. 33.). Budući da je 77 % ispitanih odgovorilo da se osjećaju nesigurno kada ih netko drugi vozi, razumije se da ne žele onda svakodnevno putovati na taj način. Čak 85 % njih odgovorilo je da im osjećaj ovisnosti o nekome drugome stvara nezadovoljstvo. Isto tako, 88 % ispitanika tvrdi da ne mogu putovati kada požele na takav način već se naravno moraju prilagoditi onima koji ih voze. Takvo planiranje i organizacija iziskuju i puno vremena te ne uspijevaju obaviti sve što su namjeravali slaže se 63 % ispitanih.



Sl. 32. Učestalost putovanja s nekim drugim vozačem

Izvor: anketno istraživanje, travanj – svibanj 2019



Sl. 33. Stavovi o načinu prijevoza s nekim drugim

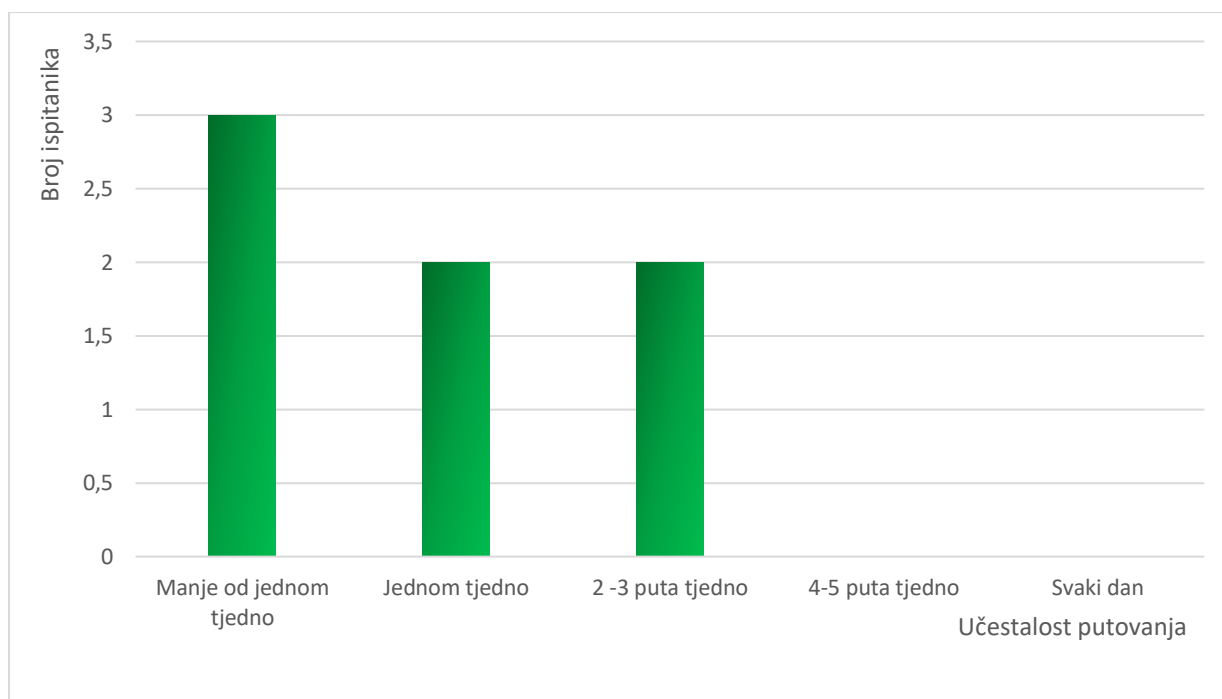
Izvor: anketno istraživanje, travanj – svibanj 2019

Pogotovo kod ovog oblika prijevoza bilo je bitno čuti što putnici misle o njegovim prednostima i nedostacima. U nastavku su prikazani njihovi odgovori.

„Ma to ti je borba svaki dan, pitaj ko ide, kad ide, kad se vraća. Moraš planirat i ravnat se kako drugima paše. Onda, dođem u ambulantu i ispadne da su krivo na radiju rekli kad je moj doktor. I eto ti bezveze se tramakala. Jedino što je ovako jeftino amo reć, ali više bi ja volila platit pa da mogu kad ja oću ići. Ali ja uvijek dan ovima što me voze za gorivo ili napravim kolače, bitno se zahvalit.“ (V.T, 67, Lovište)

„Najgore je ovisit o drugima, je da se uvijek nađe neko ko će ti učinit, ali kad znaš da i oni imaju svoje brige i obaveze onda ti je neugodno. Djeca će me odvest kad triban negdi, ali ža mi je da izostaju s posla radi mene.“ (A.I., 75, Orebić)

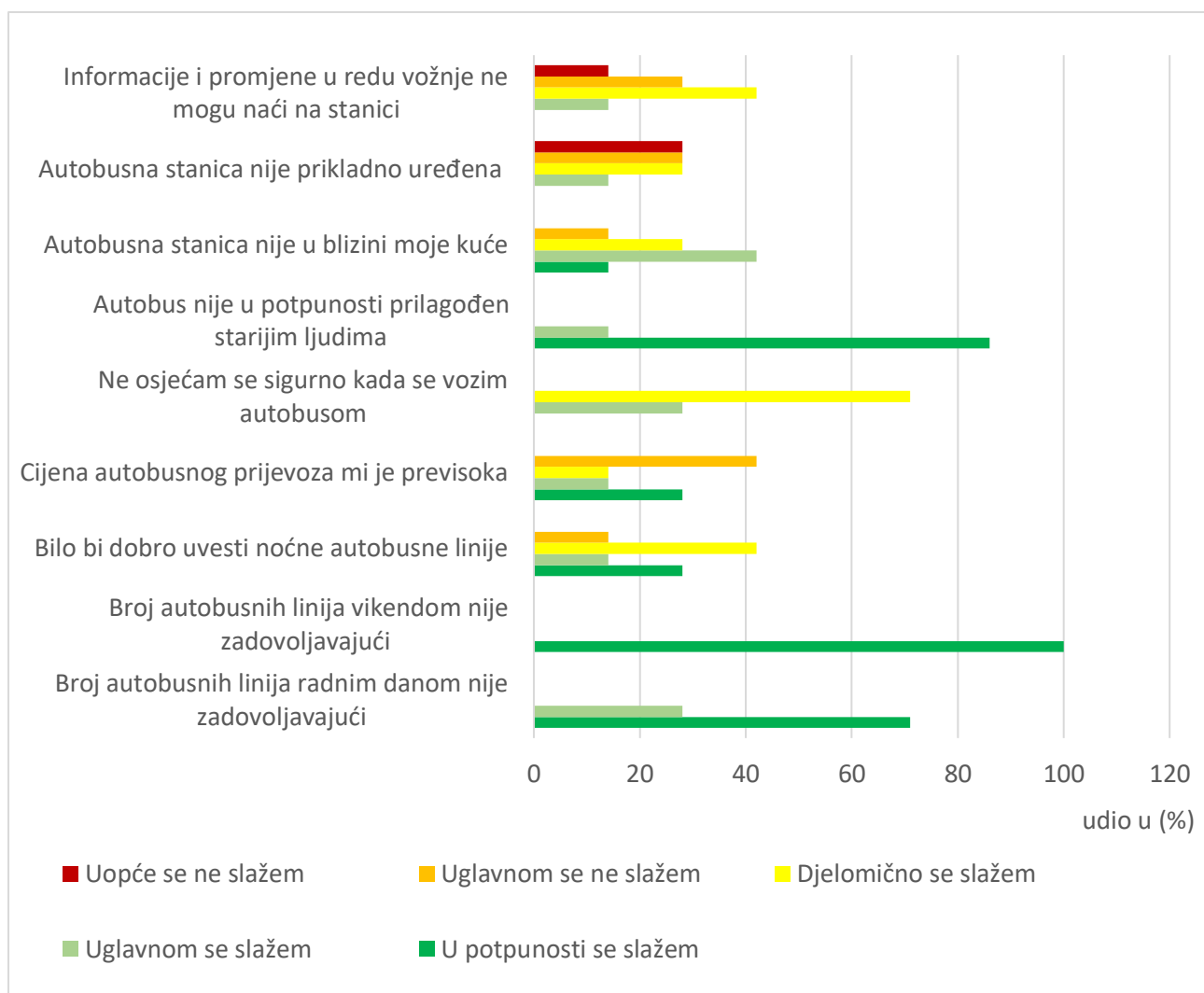
Posljednji oblik prijevoza odnosi se na autobusni prijevoz. Sama činjenica da se od 53 ispitanih ljudi samo 7 izjasnilo da su u posljednjih godinu dana svakodnevno najčešće autobus koristili ukazuje na postojanje određenih problema u autobusnom prijevozu. Tome ide u prilog i činjenica da od malog broja odgovora je 42 % onih koji autobus koriste manje od jednom tjedno. Oko 29 % ispitanika se autobusom vozi samo jednom tjedno i 2-3 puta tjedno (sl. 34).



Sl. 34. Učestalost putovanja autobusom

Izvor: anketno istraživanje, travanj – svibanj 2019

Na sl. 35. prikazani su neki odgovori o kvaliteti autobusnog prijevoza. S tvrdnjom da broj autobusnih linija radnim danom i vikendom nije dovoljan slažu se svi ispitanici. Tako 71 % ispitanih putnika smatra da bi bilo dobro uvesti i noćne linije. Također, 71 % ljudi se ne osjeća sigurno prilikom vožnje autobusom. Što se cijene prijevoza tiče, 43 % ispitanih ne smatra da je cijena previsoka te ne smatraju da je autobusna stanica daleko od njihove kuće. Svi ispitanici se slažu da autobusi nisu u potpunosti prilagođeni starijim ljudima (npr. previsoke stepenice). Pohvalno jest i da oko 57 % putnika smatra da su autobusne stanice prikladno uređene (natkrivene su i imaju klupu za sjesti). Isto tako 43 % ispitanih se djelomično slaže s tvrdnjom da se informacije i promjene u redu vožnje ne mogu naći na stanicima.



Sl. 35. Stavovi o kvaliteti autobusnog prijevoza

Izvor: anketno istraživanje, travanj – svibanj 2019

Važno je vidjeti što o prednostima i nedostacima vožnje autobusom misle ispitanici intervjua.

„Autobus bi bio savršen prijevoz za mene da ide češće. Stanica mi je blizu kuće i sam bih mogao sve. Ovako kada ide samo dva puta dnevno nekada mi ne odgovara. Nemam problema s cijenom, a i vozači su pristojni. Uvik imaš s kim malo popričat pa put jako brzo prođe.“ (K.O. 74, Kučište)

„Autobus nije loš za nas starije kao prijevoz. Problem je raspored, koji je jako rijedak i to što autobus ide samo do Trpnja pa me opet netko treba autom povesti. Nažalost, meni on nije praktičan pa tako idem samo ako ne postoji drugi način.“ (R.B., 70, Gornja Vrućica)

7. RASPRAVA

Rezultati istraživanja dobiveni anketnim upitnikom i intervjuom dali su dobar uvid u život starih ljudi na poluotoku Pelješcu. Većina ispitanika smatra da promet na Pelješcu nije na zadovoljavajućoj razini, a budući da u njihovim životima promet ima velik utjecaj, problem se sam po sebi ističe. Kada su ispitanici usporedili ljetnu sezonu s ostatkom godine, naveli su da promet ljeti nije bolje organiziran te da se susreću s problemima koje zimi nemaju (poput velikih gužvi na prometnicama). Umirovljenici na Pelješcu imaju besplatan trajektni i autobusni prijevoz stoga im ti oblici prijevoza ne stvaraju financijske izdatke, međutim ukoliko posjeduju vlastiti automobil tu ne postoje povlastice. Najviše troškova imaju stanovnici koji žive dalje od većih centara pa za osnovne usluge moraju često putovati. Osobe koje netko drugi vozi nemaju izravnih financijskih troškova putovanja, ali one osjećaju dužnost ipak ostaviti naknadu onome tko ih svakodnevno vozi. Može se zaključiti da starim ljudima ne smetaju toliko financijski troškovi, koliko općenito organizacija putovanja. Na primjer, većina ljudi je zadovoljna brojem trajektnih linija, ali smatraju da raspored polazaka nije odgovarajući ili da bi trebalo uvesti i noćne linije. Korištenje trajekta uz to im otežava neprilagođenost starijim osobama te ne postojanje prostora za čekanje. Slična je situacija s autobusima. Ispitanici nisu zadovoljni brojem linija niti njihovim rasporedom bilo radnim danom ili vikendom. Nezadovoljstvo javnim prijevozom očituje se u činjenici da je od svih ispitanih samo sedam osoba izjavilo da se najviše vozi autobusom i to manje od jednom tjedno. Nedostatak linija koje povezuju udaljena naselja najveći je problem stanovnicima jer se onda sami moraju na sve načine snalaziti kako bi došli do većeg naselja. Stanovnici imaju naviku pitati vozače autobusa da npr. ukoliko voze za Dubrovnik njih iskrcaju u Stonu. Postoji mnogo neslužbenih stanica na kojima vozači ukrcavaju ljude te na kojima ih iskrcaju. Međutim, to sve ovisi o dogovoru i o vozačima. Nikada nije potpuno sigurno čekati autobus na mjestu koje nije predviđeno za to. Ljudi na sve načine pokušavaju premostiti nedostatak autobusnih linija na poluotoku.

Usluge koje su svim ispitanicima podjednako nedostupne su bolnica i dom zdravlja. Budući da dom zdravlja ne postoji na čitavom poluotoku, a da se bolnica nalazi u najmanje sat vremena udaljenom Dubrovniku (ovisno s kojeg dijela Pelješca se gleda može biti i do 2 sata putovanja) nezadovoljstvo ispitanika je razumljivo. Vidljiva je i razlika u odgovorima ispitanika manjih, perifernih naselja i ispitanika koji žive u većim mjestima. Ispitanicima udaljenijih naselja nedostaju osnovne usluge poput ambulante, ljekarne, trgovine i slično, ovisno o opremljenosti naselja u kojem žive. S druge strane ispitanicima iz većih naselja nedostaju usluge koje imaju

subregionalni ili regionalni centri te su zbog njih prisiljeni putovati. Ljudi koji su mobilni i posjeduju vlastiti automobil lakše se kreću te su im usluge dostupnije. Najviše problema imaju oni koji nemaju tu mogućnost, a javni prijevoz im nije funkcionalan, bilo da žive u manjim ili većim naseljima. Svima kad-tad zatreba putovanje izvan njihovog naselja stanovanja za koje se onda moraju sami snaći. Najviše ispitanika za svakodnevna kretanja koristi mogućnost prijevoza s nekom osobom koja posjeduje automobil te često putuje u veće naselje. Određen broj ispitanika, pogotovo žena te dobi nikada nije ni imalo vozačku dozvolu ili zbog zdravstvenog stanja nije u mogućnosti samostalno voziti. Mnoga naselja izostavljena su iz linija autobusnog prijevoza (osobito izolirana naselja su Duba Pelješka, Gornja i Donja Vručica), a u onim naseljima gdje i postoji ta mogućnost, mali broj linija kao i njihov raspored čine javni prijevoz skoro u potpunosti nefunkcionalnim. Ljudima stoga, preostaje jedino osloniti se na one koji imaju vlastiti automobil. Svakako da takav način prijevoza nije u potpunosti prilagođen njihovim potrebama, već se oni moraju prilagoditi onome tko ih vozi. Ovisnost o drugoj osobi u bilo kojem smislu nikada nije ugodna. Svatko želi mogućnost slobode kretanja i organiziranja svojih obaveza kako im odgovara. Većina ljudi koji se svakodnevno ovako voze osjećaju nelagodnost pri svakoj molbi za uslugu. Osim toga uvijek postoji osjećaj dužnosti prema onome tko im svakodnevno pomaže. Dio osoba koje i same voze susreću se s brojnim infrastrukturnim problemima koji su starijim osobama posebno prijetnja. Neki od tih problema su slaba osvijetljenost prometnica, nekvalitetne ceste te općenito ne održavanje prometnica. Svakako ovi problemi negativno utječu na sve vozače, ali stari ljudi imaju sporije vrijeme reagiranja i uz zdravstvene probleme poput lošeg vida sve skupa može rezultirati nesrećama u prometu.

Mnoge osobe koje žive u udaljenim naseljima putuju tek nekoliko puta mjesečno te pri tom obave što više aktivnosti i usluga mogu. Uzrok tome su upravo navedene prometne poteškoće koje u kombinaciji s narušenim zdravstvenim stanjem ispitanika dovode do toga da ljudi ne napuštaju udobnost vlastitog doma svakodnevno. Ne postojanje društvenih aktivnosti primjerenih njihovoj životnoj dobi također pridonosi tome. Stari ljudi na Pelješcu se ne kreću često, a velik razlog tome je prometna infrastruktura koja proizlazi iz specifičnih prirodno – geografskih obilježja samog poluotoka, kao i ne funkcionalnost javnog autobusnog prijevoza.

8. BUDUĆE PROMJENE

U ovom pretposljednem poglavlju dati će se prikaz budućih trendova. Isto tako pokušat će se dati i prijedlog rješenja nekih ustanovljenih problema.

8.1. Budući trendovi

Nažalost, ne postoji tendencija promjene stanja prikazanog u radu. Za vrijeme ljetne sezone uvede se nekoliko linija javnog prijevoza više pa je iz tih razloga putovanje lakše. Međutim, iz drugih razloga poput velikih gužvi, opterećenja na naselja i slično, putovanje teže. Većina starih ljudi na Pelješcu imaju otežanu mogućnost kretanja u prostoru, što radi svog zdravstvenog stanja, što radi nepostojanja adekvatnog javnog prijevoza. Također, ne postoje neke društvene aktivnosti namijenjene upravo ovoj populaciji. Sve to potiče marginaliziranost ovih ljudi te kao što je navedeno ranije, ima utjecaj na njihovo fizičko i mentalno zdravlje. Nije stoga teško zaključiti, ukoliko se ne razmišlja o potrebama ove populacije, da se stanje onda niti neće promijeniti. Može ostati isto kao što već jest ili se još više pogoršati. Starenjem populacije i smanjivanjem broja ljudi u manjim mjestima, dolazi do zatvaranja i to malo dostupnih usluga što imaju na raspolaganju. Dosada se nitko nije bavio istraživanjem njihovih životnih navika, potreba i teškoća s kojima se svakodnevno susreću. Ljudi u svim životnim dobima imaju jednaka prava na normalan život. Pogotovo danas životni vijek se znatno produljio te stariji ljudi po odlasku u mirovinu žive još dugo. Koliko će dugo živjeti ovisi o kvaliteti njihovog života, osobito društvenog. To je jako bitna stavka, pogotovo ljudima u toj dobi, koja se često u potpunosti zanemaruje. Bez velikih obaveza i mogućnosti za druženje, ne preostaje im drugo nego boraviti u vlastitoj kući bez mnogo kontakta s drugim ljudima. Osim toga važno je da imaju dostupnu adekvatnu zdravstvenu skrb, budući da je većini ljudi te dobi zaista potrebna. Dakle, možemo zaključiti da se u budućnosti ništa previše neće promijeniti, stariji će se nastaviti sami snalaziti kako znaju i umiju, bez previše brige zajednice u kojoj žive.

8.2. Prijedlog rješenja

Prvenstveno, kako bi se uopće krenulo u rješavanje problema, nužno je ustanoviti koji problemi postoje. Da bi se ustanovili koji problemi postoje, potrebno je provoditi ovakva istraživanja. Dakle, nužno je pitati ciljanu populaciju, prije donošenja bilo kakvih mjera i odluka. Pitati ih o njihovim željama i potrebama, vidjeti koje teškoće u svakodnevnom životu imaju i što im je zaista najneophodnije da imaju. Jednom kada se ustanove problemi nužni za rješavanje, možemo prionuti na taj posao. U ovom istraživanju pokazalo se da javni autobusni prijevoz nije niti malo efikasan. Postoji dosta naselja kroz koja ne prolaze autobusne linije, a i kroz ona gdje prolaze, autobus prometuje jednom ili dva puta dnevno i to samo radnim danima. Primjerice, starija osoba koristi taj autobus u svrhe odlaska liječniku, međutim onda mora čekati satima drugi autobus, ukoliko ga uopće ima, ili tražiti tko je može automobilom odvesti kući. Funkcionalan, dakle, redovit i s dobrim rasporedom linija javni prijevoz, mogao bi poprilično olakšati život starijim stanovnicima poluotoka. Treba naglasiti da te linije neće biti od koristi samo njima, tu su i druge dobne skupine kojima jednako tako nedostaje mogućnost javnog prijevoza te su jednako prometno marginalizirani.

Prepreka organizaciji boljeg javnog prijevoza je isplativost. Ljudi je malo u tim naseljima, udaljenosti su velike, stoga se ne isplati održavati takve linije. Međutim, za neka jako udaljena naselja može se organizirati poseban autobus koji će dolaziti dva -tri puta tjedno po te ljude i odvesti ih da obave što trebaju. Može se napraviti i to da stariji ljudi jave što im iz naselja treba pa da nekakvo vozilo poput kombija ide u kupovinu ili ljekarnu i dostavi te stvari ljudima koji to nisu u mogućnosti sami. Nužna je samo dobra volja i dobra organizacija. Važno je osigurati i društvene aktivnosti, ponovno ne samo za starije već i za ostale. Uvijek se može naći neki prostor koji može služiti za druženje starijih, da igraju društvene igre, zajedno gledaju TV, slično kao u staračkim domovima. Mogu ih onda djeca iz vrtića posjetiti, družiti se s njima, organizirati predstave i slično kako bi ljudi imali gdje izaći i s kim se družiti. U svakom slučaju, problema ima dosta, a naznaka za njihovo rješavanje nimalo. Najvažniji prijedlog rješenja jest osvijestiti vlasti o potrebama starijih ljudi u zajednici.

9. ZAKLJUČAK

U posljednjem poglavlju koje će sažeti sve dosada izneseno, prvo će se referirati na hipoteze postavljene na samom početku rada. Dakle, vidjet će se jesu li one potvrđene ili odbačene. Na posljetku dat će se kratak pregled općenitih zaključaka na koncu ovog istraživanja i rada

9.1. Referiranje na hipoteze

Prva hipoteza glasila je da promet negativno utječe na život starih ljudi na poluotoku Pelješcu. Nakon provedenog istraživanja i analize ova hipoteza je potvrđena. Stanovnici Pelješca izloženi su prometnoj marginaliziranosti te imaju svakodnevnih problema u pristupu najosnovnijim uslugama i funkcijama.

Druga hipoteza koja je glasila da promet negativno utječe na život stanovnika manjih, udaljenijih naselja u odnosu na one koji žive u većim mjestima kao što su to općinski centri. Stanovnici manjih i udaljenih naselja imaju više prometnih problema što utječe na njihovu dostupnost osnovnim uslugama, ali i na njihove financije i društveni život. Međutim, promet negativno utječe i na život stanovnika većih naselja, stoga ova hipoteza ne može biti potvrđena.

Treća hipoteza glasila je da je javni prijevoz za staro stanovništvo na Pelješcu neadekvatan. Istraživanje je pokazalo da jako mali broj ljudi koristi javni autobusni prijevoz te da su i ti koji se njime koriste jako nezadovoljni. Osobito su nezadovoljni brojem linija i rasporedom polazaka. Budući da se u javni prijevoz ubraja i trajektni, a njime su stanovnici relativno zadovoljni posljednja hipoteza je samo djelomično potvrđena. U svakom slučaju ovo je važan pokazatelj da treba poraditi na funkcionalnosti javnog prijevoza.

Četvrta hipoteza koja je glasila da više problema u dostupnosti osnovnim uslugama imaju stanovnici manjih naselja, nego stanovnici općinskih centara potvrđena je. Analiza odgovora dobivenih u istraživanju potvrdila je polarizaciju u odgovorima između onih kojima su određene usluge dostupnije jer žive u većim mjestima i onih koji žive u manjim. Stanovnici manjih naselja imaju znatno više poteškoća u pristupu najosnovnijim uslugama potrebnim za normalan život.

9.2. Opći zaključci

Ovaj rad samo je početak istraživanja koja se mogu vršiti na ovu temu. Postoje još mnoga pitanja na koja treba obratiti pažnju kako bi kvaliteta života stanovnika poluotoka Pelješca bila što bolja. Slična istraživanja nužno je provesti mnogo detaljnije i na što većem uzorku. Najbolje bi bilo da svaka općina provede za svoje područje ispitivanje ciljane populacije. Važno je istaknuti da svi navedeni problemi s kojima se susreće starija populacija, pogađaju i mlade. Dakle, sva rješenja koja bi bila usmjerena na starije, poboljšala bi i život mladih poput više autobusnih linija, prostora za druženje i slično. Neki od ovih problema stoga dotiču sve dobne skupine zbog čega je još važnije prionuti na njihovo rješavanje. Na koji način inače zadržati stanovništvo na poluotoku? Svi žele najbolje za sebe i svoju djecu. Zbog toga većina mladih odlazi. Nužno je osigurati dostupnost osnovnim uslugama svima kako bi ljudi imali osnovne životne uvjete. Život na poluotoku Pelješcu je sam već dovoljno izazovan pa ga ne treba dodatno otežavati nečim što je lako rješivo. Važno je sa se stariji osjećaju ugodno i sigurno, da imaju s kim se družiti i gdje izaći, da mogu posjetiti svoju djecu i unuke kad žele i oni njih. Svakome treba ljudski dodir, druženje i smijeh. Dužnost lokalnih vlasti je omogućiti siguran i kvalitetan život ljudi u svojoj zajednici.

Nužno je da se ovi problemi prepoznaju te da se poradi na njihovom kvalitetnom rješavanju. Prvo treba osigurati ono najvažnije, da stariji ljudi imaju adekvatnu dostupnost primarnoj zdravstvenoj skrbi na koju imaju potpuno pravo te im je najviše potrebna. Nakon toga osigurati kvalitetan društveni život. Sve ovo nužno je sagledati iz perspektive svih ljudi koji tu žive, jer svi oni imaju slične potrebe koje se konstantno ignoriraju. Sve se može, ako se malo potrudi, a najvažnije je da postoje želja i volja. Ljudi godinama žive s ovim problemima i svi to znaju, međutim ništa se ne poduzima. Ljudi koji su radili i pridonosili toj istoj zajednici godinama, sada su zaboravljeni i prepušteni sami sebi. Rješavanje ovih problema definitivno nije nemoguće ni nedostižno stoga ne postoji niti jedno opravdanje zašto se već nije krenulo u tom smjeru. Krajnje je vrijeme da se poduzme nešto po ovom pitanju kako bi stari ljudi na poluotoku Pelješcu imali kvalitetan život.

LITERATURA

1. Bettinavan H., Meijering, L., 2019: Mundane mobilities in later life - Exploring experiences of everyday trip-making by older adults in a Dutch urban neighbourhood, *Research in Transportation Business & Management*, 38 (5), 13-19, DOI: 10.1016/j.rtbm.2019.100375
2. Curl, A., Musselwhite, C., 2018: Geographical Perspectives on Transport and Ageing, in: Curl, A., Musselwhite, C., 2018: *Geographies of Transport and Ageing*, Palgrave Macmillan, Zürich, 3-25,
3. Curl, A., Musselwhite, C., 2018: *Geographies of Transport and Ageing*, Palgrave Macmillan, Zürich, DOI: https://doi.org/10.1007/978-3-319-76360-6_1
4. Fitt, H., 2018: Exploring How Older People Might Experience Future Transport Systems, *Geographies of Transport and Ageing*, 199-227.
5. Gašparović, S., 2014: *Utjecaj prometne marginaliziranosti na svakodnevni život srednjoškolske populacije grada Zagreba*, doktorski rad, PMF, Geografski odsjek, Zagreb
6. Gašparović, S., 2016: *Teorijske postavke prometne marginaliziranosti*, Hrvatski geografski glasnik 78 (1), 73–95.
7. Kurilj, A., 2018: *Tipologija izrade sustava središnjih naselja Dubrovačko – neretvanske županije*, seminarski rad iz predmeta Osnove regionalnog i prostornog planiranja, PMF, Geografski odsjek, Zagreb
8. Minton, J., Clark, J., 2018: Driving Segregation: Age, Gender and Emerging Inequalities, in: Curl, A., Musselwhite, C., 2018: *Geographies of Transport and Ageing*, 25-51.
9. Miranda, S., Pinto, I., Olmos, S., 2014: *Analysis of inclusion in the public transportation of people with reduced mobility that live in segregated areas*, Procedia - Social and Behavioral Sciences, 162 (1) 487 – 495, DOI: 10.1016/j.sbspro.2014.12.230
10. Musselwhite, C., Haddad, H., 2010: Mobility, Accessibility and Quality of Later Life, *Quality in Ageing and Older Adults* 11 (1), 25–37.
11. Nejašmić, I., 2005: Demogeografija: Stanovništvo u prostornim odnosima i procesima, Školska knjiga Zagreb, 173-174.
12. Pangbourne, K. 2018: Mobility and Ageing: A Review of Interactions Between Transport and Technology from the Perspective of Older People, in: Curl, A., Musselwhite, C., 2018: *Geographies of Transport and Ageing*, 51-75.

13. Philips, J., McGee, S., 2018: Future Ageing Populations and Policy, in: Curl, A., Musselwhite, C., 2018: *Geographies of Transport and Ageing*, 227-251.
14. Rodrigue, J-P., Comtois, C., Slack, B., 2007: *The geography of transport systems*, Routledge, New York
15. Umberson, D., Karas Montez., J., *Social Relationships and Health: A Flashpoint for Health Policy*, US National Library of Medicine, 51 (1), 54 – 66, DOI: 10.1177/0022146510383501
16. Van Cauwenberg, J., De Geus, B., Deforche, B., 2018: Cycling for Transport Among Older Adults: Health Benefits, Prevalence, Determinants, Injuries and the Potential of E-bikes, in: Curl, A., Musselwhite, C., 2018: *Geographies of Transport and Ageing*, 133-153.
17. Yenchun , W., Wan-Ju,L., Chin-Hung, Y., 2018: A mobile-based barrier-free service transportation platform for people with disabilities, *Computers in Human Behavior*, 88 (1), 153-169.

IZVORI

1. Agencija za obalni linijski promet (AZOLP), 2016: Promet putnika i vozila, http://www.agencija-zolpp.hr/Portals/12/download/Promet_putnika_i_vozila_2014-2015.pdf, (07. 08. 2019.).
2. Arriva, Vozni red, <https://www.arriva.com.hr/hr-hr/dalmacija/orebic>, (06. 08. 2019.).
3. BP Ravlić – Orebić, Cijene goriva, <https://www.mylpg.eu/stations/croatia/station/OREBIC-RAVLIC-8AF9D11F-6680-E747-CDCE-ED4B92D5EBE2>, (18. 08. 2019.).
4. Državna geodetska uprava (DGU), <https://dgu.gov.hr/>, (01. 08. 2019.).
5. Državni zavod za statistiku (DZS), 2011: Popis stanovništva, kućanstava i stanova 2011. godine: stanovništvo prema starosti i spolu po naseljima, www.dzs.hr, (15. 08. 2019.).
6. Dubrovnik marketing plus, Cijene nekretnina, <https://www.dubrovnikrealestate.info/hr/nekretnine/potra%C5%BEnja?region=450138>

&category=commercial&propertyTypes%5B0%5D=industrial+space&listingType=sale&page=2, (14. 08. 2019.).

7. Hrvatski zavod za mirovinsko osiguranje (HZMO), Izvješća, <http://www.mirovinsko.hr/>, (15.08.2019.).
8. INA, Cijene goriva, [www.ina.hr.](http://www.ina.hr/), (18. 08. 2019.).
9. Leksikografski zavod Miroslava Krlež, <http://www.enciklopedija.hr/natuknica.aspx?id=14635>, (12. 08. 2019.).
10. Peljesac. org, Povijest Pelješca <http://www.peljesac.org/pages/povijest.html>, (05. 08. 2019.).
11. Svjetska zdravstvena organizacija (WHO), World Report on Ageing and Health, http://apps.who.int/iris/bitstream/10665/186463/1/9789240694811_eng.pdf?ua=1 (06. 09. 2019.).
12. Turistička zajednica općine Orebić, Red vožnje autobusa, <http://www.visitorebic-croatia.hr/~visito6/kategorija.php?kat=4&tag=bus&lang=hr>, (10. 08. 2019.).
13. Udruga Plavi Zid, <https://www.facebook.com/plavizidpeljesac/>, (07. 08. 2019.).
14. Zavod za hitnu medicinu Dubrovačko-neretvanske županije, Popis timova, <https://www.zhm-dnz.hr/?file=naslovna>, (22. 08. 2019.).
15. Županijska razvojna strategija Dubrovačko-neretvanske županije 2016.–2020. <http://www.edubrovnik.org/wp-content/uploads/2017/01/Z%CC%8CRS-DNZ.pdf>, (15. 08. 2019.).
16. Županijska uprava za ceste Dubrovačko-neretvanske županije, Popis cesta, <http://www.zuc-dubrovnik.hr/portfolio-item/ceste/>, (17. 08. 2019.).

POPIS SLIKA, TABLICA I PRILOGA

Popis slika

Sl. 1. Prostorni obuhvat istraživanja.....	3
Sl. 2. Prometno - geografski položaj poluotoka Pelješca	10
Sl. 3. Cestovna mreža na Pelješcu.....	13
Sl. 4. Trajektne linije na Pelješcu	16
Sl. 5. Red plovidbe trajekta Korčula – Orebić van sezone i u sezoni	17
Sl. 6. Red plovidbe brodice Orebić – Korčula van sezone	18

Sl. 7. Red plovidbe brodice Orebić – Korčula u sezoni	18
Sl. 8. Red plovidbe trajekta Ploče – Trpanj van sezone i u sezoni.....	19
Sl. 9. Nepostojanje nogostupa na frekventnoj dionici Orebić - Kučište.....	20
Sl. 10. Loše stanje ceste D-414 u Orebiću.....	21
Sl. 11. Izlizan i raspucan asfalt na županijskoj cesti 6215 Orebić - Lovište	21
Sl. 12. Udio starog u ukupnom broju stanovnika po općinama 2011. godine	23
Sl. 13. Biološko stablo poluotoka Pelješca 2011.g.....	24
Sl. 14. Sustav središnjih naselja Dubrovačko – neretvanske županije	26
Sl. 15. Opća obilježja ispitanika.....	28
Sl. 16. Prostorna raspodjela ispitanika.....	29
Sl. 17. Stavovi o prometu na Pelješcu	30
Sl. 18. Stavovi stanovnika većih i manjih naselja o prometu na Pelješcu	31
Sl. 19. Stavovi o prometu za vrijeme ljetne sezone.....	33
Sl. 20. Utjecaj prometa na financije	35
Sl. 21. Stavovi stanovnika većih i manjih naselja o utjecaju prometa na financije	36
Sl. 22. Utjecaj prometa na društveni život.....	38
Sl. 23. Utjecaj prometa na svakodnevne aktivnosti ljudi u manjim mjestima.....	40
Sl. 24. Utjecaj prometa na svakodnevne aktivnosti ljudi u većim mjestima	41
Sl. 25. Najteže dostupne usluge ljudima u manjim mjestima	42
Sl. 26. Najteže dostupne usluge ljudima u većim mjestima	43
Sl. 27. Stavovi o kvaliteti trajektnog prijevoza stanovnika Općine Ston	45
Sl. 28. Stavovi o kvaliteti trajektnog prijevoza stanovnika ostalih općina.....	46
Sl. 29. Najčešći oblik prijevoza.....	48
Sl. 30. Učestalost putovanja automobilom	49
Sl. 31. Stavovi o kvaliteti automobilskog prijevoza.....	50
Sl. 32. Učestalost putovanja s nekim drugim vozačem	51
Sl. 33. Stavovi o načinu prijevoza s nekim drugim.....	52
Sl. 34. Učestalost putovanja autobusom	53
Sl. 35. Stavovi o kvaliteti autobusnog prijevoza.....	54

Popis tablica

Tab. 1. Popis lokalnih autobusnih linija po Pelješcu.....	13
Tab. 2. Popis autobusnih linija koje povezuju Pelješac s ostalim gradovima.....	14
Tab. 3. Broj umirovljenika na Pelješcu po općinama i po spolu.....	22

Popis priloga

Prilog 1. Anketni upitnik

Prilog 2. Pitanja iz intervjua

Prilog 1. Anketni upitnik



SVEUČILIŠTE U ZAGREBU
PRIRODOSLOVNO-MATEMATIČKI FAKULTET
GEOGRAFSKI ODSJEK



UTJECAJ PROMETA NA SVAKODNEVNI ŽIVOT STARIJIH LJUDI NA POLUOTOKU PELJEŠCU

*Anketa se provodi u svrhu diplomskog rada na diplomskom studiju Geografije na PMF-u. Anketa je **dobrovoljna i anonimna**, dakle nigdje ne treba upisivati ime i prezime. Dati podaci bit će korišteni isključivo u svrhe diplomskog rada. Nema točnih i netočnih odgovora, stoga je svaki odgovor važan. Ispunjavanje će Vam oduzeti najviše 10 minuta.*

Molim Vas da pri odgovaranju uzmete u obzir načine na koje ste se kretali svakodnevno u prometu u posljednjih godinu dana (npr. kako ste išli do trgovine, pošte, ambulante i slično.) Kada piše putovanje to se odnosi upravo na takvo kretanje. Hvala na sudjelovanju!

Zaokružite:

Spol: a) muški b) ženski

Nadopunite:

Dob _____

Mjesto stanovanja (naselje) _____

1. Zaokružite tvrdnju koja najviše odgovara Vašem mišljenju.

Općenito smatram da promet na Pelješcu nije na zadovoljavajućoj razini.	Uopće se ne slažem	Uglavnom se ne slažem	Djelomično se slažem	Uglavnom se slažem	U potpunosti se slažem
Promet u mom svakodnevnom životu ima velik utjecaj.	Uopće se ne slažem	Uglavnom se ne slažem	Djelomično se slažem	Uglavnom se slažem	U potpunosti se slažem
Za vrijeme ljetne sezone imam više problema u prometu.	Uopće se ne slažem	Uglavnom se ne slažem	Djelomično se slažem	Uglavnom se slažem	U potpunosti se slažem
Smatram da je promet ljeti lošije organiziran.	Uopće se ne slažem	Uglavnom se ne slažem	Djelomično se slažem	Uglavnom se slažem	U potpunosti se slažem
Tijekom ljetne sezone gužve na cesti mi otežavaju kretanje.	Uopće se ne slažem	Uglavnom se ne slažem	Djelomično se slažem	Uglavnom se slažem	U potpunosti se slažem
U sezoni mi je putovanje skuplje.	Uopće se ne slažem	Uglavnom se ne slažem	Djelomično se slažem	Uglavnom se slažem	U potpunosti se slažem

2. Zaokružite tvrdnju koja najviše odgovara Vašem mišljenju.

Da je promet bolje organiziran više bih putovao po Pelješcu.	Uopće se ne slažem	Uglavnom se ne slažem	Djelomično se slažem	Uglavnom se slažem	U potpunosti se slažem
Često kasnim zbog prometnih problema.	Uopće se ne slažem	Uglavnom se ne slažem	Djelomično se slažem	Uglavnom se slažem	U potpunosti se slažem
Promet mi stvara značajne financijske troškove.	Uopće se ne slažem	Uglavnom se ne slažem	Djelomično se slažem	Uglavnom se slažem	U potpunosti se slažem

Zbog prometa ne mogu pohađati sve aktivnosti koje bih htio/htjela.	Uopće se ne slažem	Uglavnom se ne slažem	Djelomično se slažem	Uglavnom se slažem	U potpunosti se slažem
Promet mi stvara teškoće u dostupnosti zdravstvenih usluga (ambulanta, ljekarna).	Uopće se ne slažem	Uglavnom se ne slažem	Djelomično se slažem	Uglavnom se slažem	U potpunosti se slažem
Promet mi stvara teškoće u dostupnosti zdravstvenih usluga (dom zdravlja, bolnica).	Uopće se ne slažem	Uglavnom se ne slažem	Djelomično se slažem	Uglavnom se slažem	U potpunosti se slažem
Promet mi stvara teškoće u dostupnosti trgovini.	Uopće se ne slažem	Uglavnom se ne slažem	Djelomično se slažem	Uglavnom se slažem	U potpunosti se slažem
Promet mi stvara teškoće u dostupnosti banci i pošti.	Uopće se ne slažem	Uglavnom se ne slažem	Djelomično se slažem	Uglavnom se slažem	U potpunosti se slažem
Promet mi stvara teškoće u dostupnosti bankomatu.	Uopće se ne slažem	Uglavnom se ne slažem	Djelomično se slažem	Uglavnom se slažem	U potpunosti se slažem
Promet mi stvara teškoće u druženju s prijateljima i rodbinom.	Uopće se ne slažem	Uglavnom se ne slažem	Djelomično se slažem	Uglavnom se slažem	U potpunosti se slažem
Putovanje mi oduzima previše slobodnog vremena.	Uopće se ne slažem	Uglavnom se ne slažem	Djelomično se slažem	Uglavnom se slažem	U potpunosti se slažem
Planiranje putovanja mi oduzima previše slobodnog vremena.	Uopće se ne slažem	Uglavnom se ne slažem	Djelomično se slažem	Uglavnom se slažem	U potpunosti se slažem
Problem mi je rani odlazak iz kuće ili kasni dolazak kući kada negdje moram ići (npr. trgovina, doktor).	Uopće se ne slažem	Uglavnom se ne slažem	Djelomično se slažem	Uglavnom se slažem	U potpunosti se slažem

3. Zaokružite **maksimalno 3 usluge** koje su Vam zbog prometa najteže dostupne:

- a) dom zdravlja
- b) ambulanta
- c) bolnica
- d) ljekarna
- e) banka
- f) pošta
- g) trgovina

4. **Zaokružite tvrdnju koja najviše odgovara Vašem mišljenju**

Broj trajektnih linija radnim danom nije dovoljan.	Uopće se ne slažem	Uglavnom se ne slažem	Djelomično se slažem	Uglavnom se slažem	U potpunosti se slažem
Broj trajektnih linija vikendom nije dovoljan.	Uopće se ne slažem	Uglavnom se ne slažem	Djelomično se slažem	Uglavnom se slažem	U potpunosti se slažem
Raspored polazaka radnim danom nije zadovoljavajući.	Uopće se ne slažem	Uglavnom se ne slažem	Djelomično se slažem	Uglavnom se slažem	U potpunosti se slažem
Raspored polazaka vikendom nije zadovoljavajući.	Uopće se ne slažem	Uglavnom se ne slažem	Djelomično se slažem	Uglavnom se slažem	U potpunosti se slažem
Bilo bi dobro uvesti noćne trajektne linije.	Uopće se ne slažem	Uglavnom se ne slažem	Djelomično se slažem	Uglavnom se slažem	U potpunosti se slažem
Trajekt se ne drži reda plovidbe.	Uopće se ne slažem	Uglavnom se ne slažem	Djelomično se slažem	Uglavnom se slažem	U potpunosti se slažem
Cijena trajektnog prijevoza mi je previsoka.	Uopće se ne slažem	Uglavnom se ne slažem	Djelomično se slažem	Uglavnom se slažem	U potpunosti se slažem
Udobnost trajekta nije zadovoljavajuća.	Uopće se ne slažem	Uglavnom se ne slažem	Djelomično se slažem	Uglavnom se slažem	U potpunosti se slažem
Vožnja trajektom ulijeva mi osjećaj nesigurnosti.	Uopće se ne slažem	Uglavnom se ne slažem	Djelomično se slažem	Uglavnom se slažem	U potpunosti se slažem

Trajekt nije u potpunosti prilagođen starijim ljudima (npr. uske i strme stepenice).	Uopće se ne slažem	Uglavnom se ne slažem	Djelomično se slažem	Uglavnom se slažem	U potpunosti se slažem
Pristanište trajekta nije prikladno uređeno (ne postoji prostor za čekanje, klupa za sjest, WC).	Uopće se ne slažem	Uglavnom se ne slažem	Djelomično se slažem	Uglavnom se slažem	U potpunosti se slažem
Informacije i promjene u redu vožnje ne mogu se lako naći.	Uopće se ne slažem	Uglavnom se ne slažem	Djelomično se slažem	Uglavnom se slažem	U potpunosti se slažem

5. U zadnjih godinu dana najčešće sam svakodnevno putovao/putovala (zaokruži jedan odgovor):

- a) Uglavnom sam se sam vozio/vozila automobilom → **sada idite odgovarati na pitanja 6. i 7. i to je kraj ankete za Vas**
- b) Uglavnom su me drugi vozili → **sada idite odgovarati na pitanja 8. i 9. i to je kraj ankete za Vas**
- c) Uglavnom javnim autobusnim prijevozom → **sada idite odgovarati na pitanja 10. i 11. i to je kraj ankete za Vas**

6. Automobil sam koristio/ koristila (zaokruži jedan odgovor):

- a) Manje od jednom tjedno
- b) Jednom tjedno
- c) Dva do tri puta tjedno
- d) Četiri do pet puta tjedno
- e) Svaki dan

7. Zaokružite tvrdnju koja najviše odgovara Vašem mišljenju.

Smatram da ceste na Pelješcu nisu sigurne.	Uopće se ne slažem	Uglavnom se ne slažem	Djelomično se slažem	Uglavnom se slažem	U potpunosti se slažem
Smatram da prometnice nisu kvalitetno napravljene.	Uopće se ne slažem	Uglavnom se ne slažem	Djelomično se slažem	Uglavnom se slažem	U potpunosti se slažem
Smatram da ceste nisu dobro osvijetljene.	Uopće se ne slažem	Uglavnom se ne slažem	Djelomično se slažem	Uglavnom se slažem	U potpunosti se slažem
Ostali vozači ponašaju se neprimjereno u prometu.	Uopće se ne slažem	Uglavnom se ne slažem	Djelomično se slažem	Uglavnom se slažem	U potpunosti se slažem
Brzina prometovanja (putovanja) nije zadovoljavajuća.	Uopće se ne slažem	Uglavnom se ne slažem	Djelomično se slažem	Uglavnom se slažem	U potpunosti se slažem
Ne postoji dovoljan broj parkirališnih mjesta na mjestima koje posjećujem.	Uopće se ne slažem	Uglavnom se ne slažem	Djelomično se slažem	Uglavnom se slažem	U potpunosti se slažem
Smatram da naselja na Pelješcu nisu međusobno dobro cestovno povezana.	Uopće se ne slažem	Uglavnom se ne slažem	Djelomično se slažem	Uglavnom se slažem	U potpunosti se slažem

KRAJ ANKETE! HVALA VAM NA IZDVOJENOM VREMENU!

8. Netko me drugi vozio (zaokruži jedan odgovor):

- a) Manje od jednom tjedno
- b) Jednom tjedno
- c) Dva do tri puta tjedno
- d) Četiri do pet puta tjedno
- e) Svaki dan

9. Zaokružite tvrdnju koja najviše odgovara Vašem mišljenju.

Ovisnost o nekome drugome stvara mi osjećaj nezadovoljstva.	Uopće se ne slažem	Uglavnom se ne slažem	Djelomično se slažem	Uglavnom se slažem	U potpunosti se slažem
Ne mogu putovati kada god želim.	Uopće se ne slažem	Uglavnom se ne slažem	Djelomično se slažem	Uglavnom se slažem	U potpunosti se slažem
Gubim puno slobodnog vremena na organiziranje putovanja.	Uopće se ne slažem	Uglavnom se ne slažem	Djelomično se slažem	Uglavnom se slažem	U potpunosti se slažem
Ovaj način putovanja oduzima mi mnogo slobodnog vremena.	Uopće se ne slažem	Uglavnom se ne slažem	Djelomično se slažem	Uglavnom se slažem	U potpunosti se slažem
Osjećam se nesigurno kada me netko drugi vozi.	Uopće se ne slažem	Uglavnom se ne slažem	Djelomično se slažem	Uglavnom se slažem	U potpunosti se slažem
Ne mogu obaviti sve usluge koje planiram (doktor, trgovina, banka).	Uopće se ne slažem	Uglavnom se ne slažem	Djelomično se slažem	Uglavnom se slažem	U potpunosti se slažem
Ne mogu sudjelovati u svim aktivnostima u kojima bih htio/htjela.	Uopće se ne slažem	Uglavnom se ne slažem	Djelomično se slažem	Uglavnom se slažem	U potpunosti se slažem

KRAJ ANKETE! HVALA VAM NA IZDVOJENOM VREMENU!

10. Autobusom se vozim (zaokruži jedan odgovor):

- a) Manje od jednom tjedno
- b) Jednom tjedno
- c) Dva do tri puta tjedno
- d) Četiri do pet puta tjedno
- e) Svaki dan

11. Zaokružite tvrdnju koja najviše odgovara Vašem mišljenju.

Broj autobusnih linija radnim danom nije zadovoljavajući.	Uopće se ne slažem	Uglavnom se ne slažem	Djelomično se slažem	Uglavnom se slažem	U potpunosti se slažem
Broj autobusnih linija vikendom nije zadovoljavajući.	Uopće se ne slažem	Uglavnom se ne slažem	Djelomično se slažem	Uglavnom se slažem	U potpunosti se slažem
Raspored polazaka radnim danom nije zadovoljavajući.	Uopće se ne slažem	Uglavnom se ne slažem	Djelomično se slažem	Uglavnom se slažem	U potpunosti se slažem
Raspored polazaka vikendom nije zadovoljavajući.	Uopće se ne slažem	Uglavnom se ne slažem	Djelomično se slažem	Uglavnom se slažem	U potpunosti se slažem
Autobusi se ne drže voznog reda.	Uopće se ne slažem	Uglavnom se ne slažem	Djelomično se slažem	Uglavnom se slažem	U potpunosti se slažem
Bilo bi dobro uvesti noćne autobusne linije.	Uopće se ne slažem	Uglavnom se ne slažem	Djelomično se slažem	Uglavnom se slažem	U potpunosti se slažem
Cijena autobusnog prijevoza mi je previsoka.	Uopće se ne slažem	Uglavnom se ne slažem	Djelomično se slažem	Uglavnom se slažem	U potpunosti se slažem
Udobnost autobusa nije zadovoljavajuća.	Uopće se ne slažem	Uglavnom se ne slažem	Djelomično se slažem	Uglavnom se slažem	U potpunosti se slažem
Ne osjećam se sigurno kada se vozim autobusom.	Uopće se ne slažem	Uglavnom se ne slažem	Djelomično se slažem	Uglavnom se slažem	U potpunosti se slažem
Autobus nije u potpunosti prilagođen starijim ljudima (npr. visoke stepenice).	Uopće se ne slažem	Uglavnom se ne slažem	Djelomično se slažem	Uglavnom se slažem	U potpunosti se slažem
Autobusna stanica nije u blizini moje kuće.	Uopće se ne slažem	Uglavnom se ne slažem	Djelomično se slažem	Uglavnom se slažem	U potpunosti se slažem
Autobusna stanica nije prikladno uređena (nema klupu, nije natkrivena).	Uopće se ne slažem	Uglavnom se ne slažem	Djelomično se slažem	Uglavnom se slažem	U potpunosti se slažem
Informacije i promjene o redu vožnje ne mogu naći na stanici.	Uopće se ne slažem	Uglavnom se ne slažem	Djelomično se slažem	Uglavnom se slažem	U potpunosti se slažem

Informacije i promjene o redu vožnje ne mogu naći u autobusu.	Uopće se ne slažem	Uglavnom se ne slažem	Djelomično se slažem	Uglavnom se slažem	U potpunosti se slažem
---	--------------------	-----------------------	----------------------	--------------------	------------------------

KRAJ ANKETE! HVALA VAM NA IZDVOJENOM VREMENU!

Prilog 2. Pitanja iz intervjua

1. Što su po Vama glavni prometni problemi na Pelješcu?
2. Mislite li da je u sezoni promet bolje organiziran i da bi tako trebalo biti cijelu godinu?
3. Što Vam je najteže dostupno (poput trgovine, ljekarne i sl.) i kako dolazite do tih usluga?
4. Koliko je bitan trajektni prijevoz u Vašem svakodnevnom životu i koliko je on dobar?
5. Koje su prednosti i mane kod Vašeg svakodnevnog načina putovanja?